

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



Bc. Jakub Petříček

**VYBRANÉ FAKTORY VOLBY DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU NA TRASE
PRAHA–MNICHOV V KONTEXTU PLÁNOVANÉ VÝSTAVBY
VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE**

**SELECTED FACTORS OF MODE CHOICE ON THE PRAGUE–MUNICH ROUTE
IN THE CONTEXT OF THE PLANNED HIGH-SPEED RAIL CONSTRUCTION**

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. Miroslav Marada, Ph.D.

Praha, 2020

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 15. dubna 2020

.....

Bc. Jakub Peříček

Poděkování

Rád bych zde poděkoval svému školiteli doc. Maradovi za čas strávený se mnou při konzultacích a za jeho vedení práce. Jeho nadhledy v geografii, vždy přítomné úsměvy na tváři a srdečná slova útěchy mě při psaní této práce příjemně motivovaly. Stejně tak děkuji celému týmu projektu Nová mobilita za skvělé podněty a příjemný pracovní kolektiv. Poděkování patří taktéž společnosti AUGUR a všem tazatelům, kteří se spolupodíleli na sbírání dat pro můj výzkum. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat svým blízkým za podporu v průběhu celého studia, obzvláště pak své Páje. Bez tvých uvařených čajíků a velkých porcí těstovin s pestem bych tuhle obludu nikdy nenapsal.

Tato práce vznikla v rámci projektu OP VVV Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace, č. CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430. Autor děkuje za podporu.

Další poděkování:

Analytická práce v softwarovém nástroji ATLAS.ti byla konzultována s doktorkou Petrou Špačkovou z týmu Urbánní a regionální laboratoře působící na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje. Tento vědecký tým také poskytl pro účely mé práce potřebné rozšíření licenčního oprávnění programu, stejně jako odborné publikace s tematikou užívání kvalitativních metod. Výslednou interpretaci dat jsem konzultoval s doktorem Petrem Gibasem ze Sociologického ústavu Akademie věd České republiky, který se dlouhodobě věnuje kvalitativnímu výzkumu v oblasti sociální geografie. Oběma patří v této práci velké poděkování.

ABSTRAKT

Cílem předkládané diplomové práce je na základě představ cestujících blíže definovat faktory bezpečí, plynutí času a faktor ekologického chování ovlivňující volbu dopravního prostředku na trase Praha–Mnichov ve vztahu k železnici jako referenčnímu módu, a odhadnout perspektivy v preferenci dopravních módů ve vztahu k VRT s důrazem na vymezené faktory. V práci jsou kvalitativně analyzovány sady představ a porozumění vybraných faktorů, které ve svém důsledku ovlivňují cestovní chování cestujících a volbu dopravního prostředku. Vymezením těchto faktorů vzniká prostor pro odhad a návrh perspektiv vývoje předpokládaného cestovního chování v kontextu plánovaného rozvoje vysokorychlostního železničního systému na trase Praha–Mnichov. Předkládaná diplomová práce diskutuje a interpretuje porovnání vybraných faktorů mezi existujícími dopravními módy. Význam práce spočívá v porozumění a definici vybraných faktorů, které jsou významné pro plánovací strategie VRT mezi Prahou a Mnichovem.

Klíčová slova: vysokorychlostní železnice, dopravní chování, bezpečí v dopravě, plynutí času v dopravě, zakotvená teorie, teorie plánovaného chování

ABSTRACT

The aim of this thesis is to define in more detail a safety factor, a factor of passage of time and an ecological behaviour factor influencing the mode choice on the Prague–Munich route in relation to railway as a reference mode, and to estimate the change in mode choice after HSR completion with emphasis on defined factors. The work qualitatively analyzes the sets of ideas and understandings of selected factors, which in turn affect the travel behavior and the mode choice. Defining these factors creates space for estimating and proposing perspectives for the development of expected travel behavior in the context of the planned HSR system on the Prague-Munich route. The presented thesis discusses and interprets the comparison of selected factors between existing modes of transport. The significance of the thesis lies in the understanding and definition of selected factors that are important for HSR planning strategies between Prague and Munich.

Keywords: high-speed rail, travel behaviour, transport safety perception, perception of time, grounded theory, theory of planned behavior

Obsah

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Úvod..... | 10 |
| 2 | Obecná charakteristika VRT | 13 |
| 2.1 | Význam vysokorychlostních tratí..... | 13 |
| 2.2 | Konkurenceschopnost VRT vůči letecké dopravě | 14 |
| 3 | Teoretický rámec | 16 |
| 3.1 | Teorie volby dopravního prostředku | 16 |
| 3.1.1 | Teorie plánovaného chování | 16 |
| 3.1.2 | Campbellovo paradigma | 18 |
| 3.2 | Grounded theory..... | 20 |
| 3.3 | Hlavní faktory volby dopravního prostředku | 23 |
| 3.4 | Vybrané psychologické faktory volby dopravního prostředku | 25 |
| 3.4.1 | Bezpečnost v dopravě | 25 |
| 3.4.2 | Hodnota cestovního času a plynutí času | 30 |
| 3.4.3 | Gender v dopravě | 32 |
| 3.4.4 | Ekologické chování cestujících..... | 35 |
| 3.5 | Shrnutí diskuze vybraných faktorů | 36 |
| 4 | Případová studie: trasa Praha–Mnichov..... | 39 |
| 4.1 | Současný stav dopravního zatížení na trase | 39 |
| 4.1.1 | Letecké spojení | 39 |
| 4.1.2 | Autobusové spojení..... | 42 |
| 4.1.3 | Automobilové spojení..... | 43 |
| 4.1.4 | Železniční spojení | 44 |
| 4.2 | Koncepce VRT a Rychlá spojení v Česku | 47 |
| 5 | Metodika | 49 |
| 5.1 | Výběr a popis informátorů | 49 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 5.2 | Podoba a konstrukce dotazníku..... | 51 |
| 5.3 | Způsob vyhodnocení polostrukturovaných rozhovorů..... | 52 |
| 6 | Zkoumané faktory volby dopravního prostředku na trase Praha–Mnichov..... | 54 |
| 6.1 | Faktor bezpečí | 54 |
| 6.1.1 | Nehodovost jako představa bezpečí..... | 55 |
| 6.1.2 | Osobní bezpečí jako faktor volby dopravního prostředku..... | 58 |
| 6.2 | Faktor plynutí času | 61 |
| 6.2.1 | Za prací nejrychleji autobusem..... | 62 |
| 6.2.2 | Nejrychleji pohodlným vlakem..... | 65 |
| 6.2.3 | Nejrychleji letadlem, protože je to (zatím) nerychlejší..... | 68 |
| 6.2.4 | Nejrychleji po vlastní ose a nezávisle autem | 73 |
| 6.2.5 | Shodné plynutí času napříč zkoumanými dopravními módy..... | 75 |
| 6.3 | Faktor ekologického chování | 78 |
| 6.3.1 | Neekologické cestovní chování | 78 |
| 6.3.2 | Ekologické cestovní chování | 80 |
| 7 | Poznatky a perspektivy pro VRT | 83 |
| 8 | Závěr | 85 |
| 9 | Seznam zdrojů dat a literatury | 89 |
| 10 | Přílohy..... | 101 |
| 10.1 | Příloha číslo 1 | 101 |
| 10.2 | Příloha číslo 2 | 105 |
| 10.3 | Příloha číslo 3 | 109 |

Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| Obrázek 1: Model chování při výběru cestovního režimu založený na teorii plánovaného chování..... | 17 |
| Obrázek 2: Schéma výzkumného procesu u metody zakotvené teorie..... | 20 |
| Obrázek 3: Vícerozměrný koncept vnímání rizika v letecké dopravě..... | 30 |
| Obrázek 4: Percepce cestovního času..... | 32 |
| Obrázek 5: Schéma možného uspořádání sedadel u letadel Bombardier CRJ900 a Airbus A320neo společnosti Lufthansa na trase Praha–Mnichov v roce 2019 | 40 |
| Obrázek 6: Graf vývoje ceny čtyřdenní zpáteční letenky na trase Praha–Mnichov: situace listopad 2019..... | 40 |
| Obrázek 7: Graf vývoje ceny jednosměrné letenky na trase Praha–Mnichov podle dní: situace listopad 2019..... | 41 |
| Obrázek 8: Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v Plzeňském kraji v roce 2016..... | 44 |
| Obrázek 9: Schéma řazení vlaku Západní Expres v roce 2019 | 45 |
| Obrázek 10: Mapa vysokorychlostních tratí v SRN | 46 |
| Obrázek 11: Plán Rychlých spojení v roce 2017 | 47 |
| Obrázek 12: Tematická struktura výpovědí o bezpečí v dopravních prostředcích na trase Praha–Mnichov..... | 54 |
| Obrázek 13: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času autobusem..... | 62 |
| Obrázek 14: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času vlakem | 66 |
| Obrázek 15: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času v letadle | 68 |
| Obrázek 16: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času v automobilu..... | 73 |
| Obrázek 17: Síť vybraných výpovědí stejně rychlého plynutí času | 75 |
| Obrázek 18: Tematická struktura výpovědí o ekologickém chování cestujících | 78 |

Seznam tabulek

| | |
|---|----|
| Tabulka 1: Včasné a zpožděné lety společnosti Lufthansa za tři čtvrtletí roku 2019..... | 42 |
| Tabulka 2: Porovnání autobusových dopravců na trase Praha–Mnichov v roce 2019 ... | 43 |
| Tabulka 3: Jízdní řády Západního expresu na trase Praha–Mnichov v listopadu 2019.. | 45 |
| Tabulka 4: Souhrnná tabulka vlivu vybraných faktorů na dopravní módy na trase Praha–Mnichov | 83 |

Seznam zkratek

| | |
|------|-----------------------------------|
| GTM | Grounded Theory Method |
| IAD | Individuální automobilová doprava |
| VRT | Vysokorychlostní trať |
| TPCH | Teorie plánovaného chování |
| ŘSD | Ředitelství silnic a dálnic |

1 Úvod

Mezi hlavní prvky modernizace společnosti vycházející již z dob průmyslové revoluce patří bezpochyby rozvoj železnice (Knowles 2006). Železnice nás již téměř dvě století utvrzuje ve své roli důležitého dopravního módu, byť od zhruba 50. let minulého století se v dopravním společenství výrazně projevuje preference individuální automobilové dopravy (dále IAD) v dopravním chování populace (Seidenglanz 2005). Vlivem zvyšujících se nároků společnosti na rychlost dopravy a s tím spojených časových úspor se však v řadě vyspělých států dostává do popředí role vysokorychlostních tratí (dále VRT), které jsou již od počátku svého vývoje jedním z účinných nástrojů opětovného rozmachu železnice. V dnešní době se s VRT lze setkat zejména ve státech a regionech, jejichž sídelní a regionální systémy vykazují velkou vztahovou propojenost (Rondinelli, Berry 2000). Zatímco výhoda klasické železnice je patrná převážně v městské a meziměstské dopravě na malých až středních vzdálenostech, na středních a větších vzdálenostech jsou právě VRT hlavním konkurentem zejména letecké dopravy (Duarte a kol. 2008, Cascetta a kol. 2011).

Historie VRT sahá až do roku 1964, kdy byla otevřena první vysokorychlostní železnice v Japonsku, následované Francií, Německem, Španělskem a Itálií s vlastní sítí vysokorychlostních tratí. Během více než 50leté historie přinesly systémy VRT několik velkých úspěchů, které hrají klíčovou roli při přepravě cestujících mezi městy (Lee 2007). O projektování vysokorychlostní železnice v českém prostředí se hovoří již od konce minulého století, ve kterém se ale navzdory myšlenkám vysokorychlostních tratí naše česká železniční síť převážně modernizovala v páteřních úsecích na tranzitních koridorech (Šlegel a kol. 2012a). V současnosti projevuje politická garnitura zvýšený zájem o komplexní výzkum potenciálu VRT v Česku. Relevanci plánování VRT v Česku reflektuje například i přítomnost projektů a výzkumů na téma dopravního chování cestujících (Česká televize 2020, Muni.cz 2019).

Cílem předkládané diplomové práce je na základě provedených rozhovorů s cestujícími autobusem, automobilem a letadlem definovat vybrané faktory bezpečí, plynutí času a faktor ekologického chování, které ovlivňují volbu dopravního prostředku na trase Praha–Mnichov ve vztahu k železnici jako referenčnímu módu, a odhadnout perspektivy v preferenci dopravních módů ve vztahu k VRT s důrazem na zvolené faktory. Bude provedena kvalitativní analýza sad představ a porozumění vybraným

faktorům, které ve svém důsledku podmiňují, zabarvují a směřují cestovní chování cestujících ve formě volby dopravního prostředku. Vymezením těchto faktorů vzniká prostor pro návrh perspektiv předpokládaného vývoje cestovního chování v kontextu plánovaného rozvoje vysokorychlostního železničního systému na trase Praha–Mnichov. Tato trasa prochází v současné době velmi dynamickým dopravním vývojem a vyskytuje se na ní komplexní dopravní zatížení všemi hlavními dopravními módy – autobus, automobil, letadlo i železnice. Pro hlubší porozumění kontextu situace proto předkládaná diplomová práce diskutuje a interpretuje porovnání vybraných faktorů mezi těmito dopravními módy.

Diplomová práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a analytickou. První teoretická část se věnuje obecné charakteristice a významu vysokorychlostních tratí v mezinárodním měřítku a konkurenceschopnosti VRT s leteckou dopravou s odkazy na odbornou literaturu z předních dopravně geografických časopisů. Posléze přechází k diskuzi teoretických přístupů a konceptuálních východisek užitých v této práci. Konkrétně jde o teorii volby dopravního prostředku, teorii plánovaného chování, Campbellovo paradigma a metodologický koncept zakotvené teorie. Následně jsou na základě odborné literatury diskutovány obecné faktory volby dopravního prostředku, posléze jsou blíže popsány konkrétní vybrané faktory volby vztahující se k praktické části práce, konkrétně faktory bezpečí v dopravě, plynutí času v dopravě, role gender v dopravě a faktor ekologického chování, všechny v kontextu volby dopravního prostředku a souvislostí s VRT, a to včetně závěrečného shrnutí těchto faktorů pro účely praktické části.

V navazující analytické části se již věnuji konkrétní trase Praha–Mnichov, na které provádím analýzu současného stavu dopravního zatížení na trase. Na základě veřejně přístupných internetových dat (Google flights 2019, IDOS 2019) analyzuji současné letecké, autobusové, automobilové a současného železniční spojení.

Následuje metodická část, ve které je podrobně popsána podoba a konstrukce dotazníků, způsob vyhodnocení a způsob využití softwaru pro vyhodnocování kvalitativních dat. Na metodickou část navazuje praktická část, která vychází z výsledků dotazníkového šetření realizovaného pro projekt Nová mobilita společností Augur. Autor na obsahové přípravě šetření i na vlastním dotazování aktivně participoval. V této části se již přímo věnuji výzkumu vybraných faktorů volby dopravního prostředku na trase

Praha–Mnichov, konkrétně zkoumaným faktorům bezpečí, plynutí času a faktoru ekologického chování. V příslušných subkapitolách pak tyto vybrané faktory interpretují na základě analyzovaných výpovědí informátorů. Z interpretací faktorů souhrnně vznikají výsledky této práce. Tyto výsledky jsou následně implikovány do další kapitoly, ve které navrhuje perspektivy pro budoucí výstavbu VRT na trase Praha–Mnichov. Syntetickým postupem z předchozích teoretických a praktických poznatků o vybraných faktorech volby následně vzniká poslední část, ve které představují závěry této práce.

2 Obecná charakteristika VRT

Klíčovou roli vysokorychlostních tratí popisuje Rodrigue (2006, s. 83). „Systémy VRT jsou konstruovány tak, aby posílily dostupnost a funkční vztahy uvnitř rozvinutých regionálních městských systémů a to tím, že odstraní mezeru mezi mobilitou na krátké vzdálenosti poskytovanou auty a autobusy, a mobilitou na střední vzdálenosti zajišťovanou leteckou dopravou“. V souvislosti s VRT jsou často vyzdvihovány pozitivní ekonomické a environmentální aspekty, které s sebou tento systém přináší. Státními politikami je přítomnost vysokorychlostního systému podporována a v mnoha zemích prezentována jako strategický dopravní mód s velkým potenciálem (Givoni, Dobruszkes 2013).

2.1 Význam vysokorychlostních tratí

Důvody pro výstavbu VRT se z historického hlediska různí. Mezi hlavní důvody v minulosti patřila stimulace ekonomik, balancování vztahu jádro-periferie, umocnění vlivu regionálních center, zrychlení vnitřního propojení rozlehlých států, zvýšení dopravní dostupnosti s možností ekonomického nárůstu nebo potřeba kapacitního navýšení na tratích (Nash 2015, Kunc 2005). Vysokorychlostní tratě jakožto dopravní sítě vyššího řádu mohou mít velmi významné dopady v území z hlediska regionálního rozvoje (Marada a kol. 2006). Vickerman (1997) upozorňuje na nevyvážené a značně rozmanité působení VRT na regionální rozvoj, a to v návaznosti na hierarchickém postavení regionu. Autor tvrdí, že VRT má umocňovací politický a ekonomický potenciál ve státech nebo regionech s převládajícím postavením mezi svými sousedy. V méně ekonomicky úspěšných státech, regionech ale i menších městech se již poznatky z přítomnosti VRT liší. Vančura (1994) v této souvislosti zmiňuje bezvýznamnou roli VRT pro oblasti, kterými trasa vysokorychlostní tratě jen prochází, avšak nemá žádný vliv na region (*tunelový efekt*). Jiný negativní efekt z oblasti cestovního ruchu je připisován vysokorychlostním tratím v Japonsku, kde po výstavbě místní železnice rapidně stoupl počet turistů, kteří se díky rychlému spojení nezdržovali v místě návštěvy déle než jeden den, a tím klesl ekonomický přínos města z cestovního ruchu (Okabe 1979).

Wall (2008) upozorňuje, že VRT pozbývají významu, pokud není zajištěna kooperace s navazující dopravou v regionálních centrech. Rodrigue (2006) hovoří o důležitosti rozvoje prostorových struktur v souvislosti s VRT. V první řadě vyzdvihuje roli

železničních stanic VRT, jakožto zařízení profitujících z vysoké úrovně dostupnosti díky jejich centrálnímu umístění, které následně může poskytovat významnou zákaznickou základnu pro služby VRT. V druhé řadě autor zmiňuje význam nových staničních zařízení na předměstí, které v tomto případě představují příležitosti vytvořit nové centrum aktivit v metropolitní oblasti. Mezi pozitivní příklady vlivu VRT na regionální rozvoj patří Španělsko, které díky promyšlené a husté síti vysokorychlostní železnice výrazně přiblížilo zázemí k metropolím a tím koncentrovalo pracovní sílu z širokých periferních oblastí do metropolí Madrid, Sevilla nebo Barcelona (Gutiérrez 2001).

Kromě obecného pozitivního snížení nehodovosti je při cestách VRT v literatuře prokázána role snížení cestovního času a s ním zvyšující se ekonomické nebo společenské aktivity jedinců. Tyto aktivity mohou následně nabývat ekonomického rázu či minimálně zvyšovat produktivitu společnosti, ať už při cestování vlakem nebo díky zmíněné časové úspoře (de Rus a kol. 2009)

Význam vysokorychlostních tratí zkoumají odborné publikace z různých úhlů pohledů. Marti-Henneberg (2015) vyzdvihuje jeden z potenciálů VRT, který nespočívá pouze v rozšiřování stávající sítě a rychlém propojování významných center regionů a států, ale i v lepším využívání toho, co již existuje, například při budování stanic VRT. Autor ve své publikaci vysvětluje přínos VRT v porovnání s jinými dopravními módy. Tvrdí, že VRT jsou nejkonkurenceschopnější formou dopravy po autobusech. Při zohlednění přepravní kapacity jsou VRT konkurenceschopnější než automobilová doprava i letecká doprava, a to například z hlediska nákladů na sedadlo. V mnoha ohledech jsou proto VRT nejlepší volbou pro cestování mezi centry měst (Álvarez, 2010).

2.2 Konkurenceschopnost VRT vůči letecké dopravě

Za jeden z nejdůležitějších makroregionálních dopadů lze v současnosti považovat význam vysokorychlostní železnice jako konkurenčního módu k letecké dopravě. Ve vztahu VRT – letadlo je dlouhodobě tendence vytvářet vysokorychlostní multimodální střediska, dopravní uzly, tzv. „hubs“, ve kterých je možno měnit jeden dopravní mód za druhý (Rondinelli, Berry 2000, Givoni, Banister 2006, Janic 2011). Letecká doprava je sice považována zejména za mód zabezpečující dopravní vztahy na velmi dlouhých vzdálenostech (dálkové mezikontinentální a mezinárodní lety), nicméně postupem času se stala v řadě dopravních relací, zejména na vzdálenost 500 až 1000 km přímým

konkurentem VRT. Je to dáno zejména organizačními změnami v odvětví letecké dopravy, které byly zapříčiněny její liberalizací a deregulací (Button 1998, Button 2001, Fu et al. 2010). Dobruszkes (2011) zmiňuje, že VRT jsou jedním z nejúčinnějších nástrojů redukce negativního vlivu letecké dopravy. Mezi mimořádně silný faktor obecné volby dopravního prostředku řadí zejména cestovní čas mezi výchozím a cílovým bodem. Podle jeho výzkumu je VRT nejúčinnější mezi páry evropských destinací s cestovní rychlostí alespoň 250 km/h. Naopak mezi hlavní nevýhody VRT oproti letecké dopravě řadí prostorovou omezenost VRT ve vztahu k dynamicky se rozšiřující síti leteckých linek.

Oproti letecké dopravě nabízejí VRT zejména výhodu cestovního času (měřeno časovou dostupností centrálních částí výchozího a cílového města), komfort, bezpečnost, spolehlivost, vyšší přepravní kapacitu, elasticitu ceny, možnost pracovat za jízdy, možnost přepravy zavazadel a v neposlední řadě výbornou image vysokorychlostních vlaků, které mají menší environmentální dopady než v současné době rychle rostoucí letecká doprava.

3 Teoretický rámec

3.1 Teorie volby dopravního prostředku

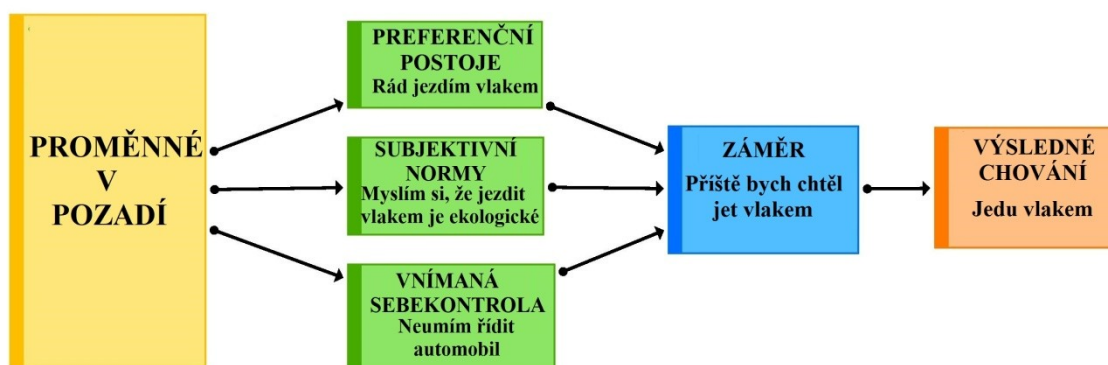
Dopravní proudy jsou výsledkem agregace jednotlivých cest. Každá cesta je výsledkem řady možností, které učinili uživatelé dopravního systému: cestující v případě osobní dopravy nebo provozovatelé (výrobci, zasilatelé, dopravci) v přepravě zboží. Některá rozhodnutí cestujících se provádějí jen zřídka, například kde jednotlivec bydlí, pracuje, případně zda vlastní vozidlo. Pro každou cestu jsou učiněna další rozhodnutí; mezi ně patří možnosti cestu uskutečnit, v jaký čas, z jaké nebo do jaké destinace, v jakém režimu a jakou cestou. Každý kontext výběru, definovaný dostupnými alternativami, hodnotícími faktory a rozhodovacími postupy, je znám jako „výběrový rozměr“. Ve většině případů se výběr cestování uskutečňuje mezi konečným počtem diskrétních alternativ (Cascetta 2009).

Některé teorie poptávky po cestovním módu, jako jsou teorie popsané v následujících subkapitolách, se snaží popsat chování uživatelů při výběru dopravního prostředku. Obecně se proto nazývají modely chování (Cascetta 2009).

3.1.1 Teorie plánovaného chování

Teorie plánovaného chování (dále TPCH) je v odborné literatuře popisována jako sociálně psychologická teorie, kterou lze pro účely této práce použít při interpretaci volby způsobu dopravy. Autor TPCH Ajzen (1991) popisuje, že teorie vychází z předpokladu, že jedinec se svým standardním chováním dostává do vztahu se společenskými normami, které ho ovlivňují. Tento jedinec následně ke společenským normám přidává svoji individuální behaviorální sebekontrolu. Syntézou těchto faktorů vzniká pak následně jedincův záměr (intence), který má vliv na finální chování jedince. Základním východiskem TPCH je konstatování, že sociální chování je ve své podstatě vždy obdobného charakteru, které je navíc možné vylíčit jen prostřednictvím malého množství sociálních a psychologických konstruktů (Fishbein, Ajzen 2010). Teorie obecně ukazuje, že záměry vycházející ze subjektivních aspektů jedince jsou často klíčovým vlivem pro jeho výsledné chování. Model chování při výběru cestovního režimu, založený na TPCH je schematicky vysvětlený na Obrázku 1.

Obrázek 1: Model chování při výběru cestovního režimu založený na teorii plánovaného chování



Zdroj: (Fishbein, Ajzen, 1975), upraveno

TPCH je v literatuře řazena mezi modely očekávání-hodnota (expectancy-value models) (Hewstone, Stroebe, 2006). Podle těchto modelů závisí rozhodnutí o vykonání určitého způsobu chování na subjektivně očekávané pravděpodobnosti, že chování povede k očekávaným výsledkům podle individuální významnosti. Člověk si na základě TPCH modelu vybere takové výsledné chování, které je pro něj nejvíce výhodné a přinese jedinci co nejvíce pozitiv a co nejméně negativ (Ajzen, Fishbein 1980).

V dopravně geografickém výzkumu týkajícího se dopravního chování se o TPCH hovoří v souvislosti se zvykovým chováním, a to například v oblasti pravidelné dojížděky do školy či zaměstnání (Verplanken a kol. 1994). Studie na toto téma se zaměřují na roli zvyku v procesu využívání informací, které jsou základem pro volbu denního způsobu cestování, resp. pravidelné dojížděky. V mnoha případech bylo zjištěno, že důležitým faktorem pro volbu dopravního módu je zvyk, který cestujícím snižuje komplikovanost výběru cestovního režimu (Aarts a kol. 1997, Verplanken a kol. 1994).

Volbě cestovního módu v souvislosti s TPCH se také věnují Bamberg a kol. (2004), kteří ve své studii o využívání autobusů pro dojížděku do školy tvrdí, že rozhodnutí může být ovlivněno zásahy, které vedou ke změnám v osobních postojích, v subjektivních normách a vnímání kontroly chování, což jsou tři základní pilíře podle TPCH (viz Obrázek 1).

V literatuře věnujícím se teorii plánovaného chování najdeme také kritické ohlasy k této teorii, které se nejčastěji vytykají TPCH přílišné závislosti modelu na

racionálních úvahách jedince a opomíjení role emocí, afektovanosti, nevědomosti a iracionálních rozhodování při procesu tvorby výsledného chování (Wegner, Wheatley 1999, Richard a kol. 1998).

3.1.2 Campbellovo paradigma

Teorie plánovaného chování (Ajzen, 1991) se zdá být v současném výzkumu postojů široce přijímána jako standard pro řešení problémů vyplývajících z nekonzistence postoje-chování (Ajzen, Fishbein 2005). V kontrastu s rámcem plánovaného chování je v literatuře známo takzvané Campbellovo paradigma. Před více jak 50 lety přichází americký psycholog a sociolog Donald T. Campbell s tvrzením, že základní disproporce mezi lidským postojem a chováním spočívá v ignorování nákladů na lidské chování (Campbell 1963). Dawes a Smith (1985) ve své publikaci později zmiňují, že na základě Campbellova paradigmatu jsou rozdíly v postoji a chování člověka empirické klamavé představy, a nejvyšší důležitost zde hrají takzvané behaviorální náklady, které zahrnují úsilí a další osobní zdroje, jako například čas a peníze. V Campbellově terminologii (1963) představují behaviorální náklady takzvaný „*situační práh*“, který představuje jakousi obtížnost chování. Autor paradigmatu zároveň upozorňuje, že behaviorální náklady mohou hrát v procesu výsledného jednání malou roli (jako například když člověk tvrdí, že je ekolog), ale stejně tak může být vliv nákladů velký, (například když člověk jezdí na kole každý den).

Na rozdíl od mnoha běžně používaných modelů chování ve výzkumu dopravy (například TPCH), Campbellovo paradigma přímo odpovídá za omezení nebo podporu účinků dopravního prostředí právě s konceptem behaviorálních nákladů a navrhuje aditivní, kompenzační souhrn s environmentálním postojem člověka – postojem k ochraně životního prostředí (Taube a kol. 2018).

Campbellovo paradigma ve výsledku hovoří o dvou faktorech, které kontrolují udržitelné cestovní chování člověka: osobní intence (například postoj jedince k životnímu prostředí) a behaviorální náklady (například omezení způsobená dopravním prostředím). Campbellovo paradigma tak přímo odpovídá za vliv dopravního chování, nikoliv prostřednictvím vnímání životního prostředí, ale taktéž prostřednictvím interakce s tímto prostředím díky tzv. situačním vlivům, které člověka mohou ve výsledném chování ovlivnit. Tyto situační vlivy, jako je klima, topografie a infrastruktura, lze považovat za vlivné síly, kterým lidé čelí při výsledném rozhodování

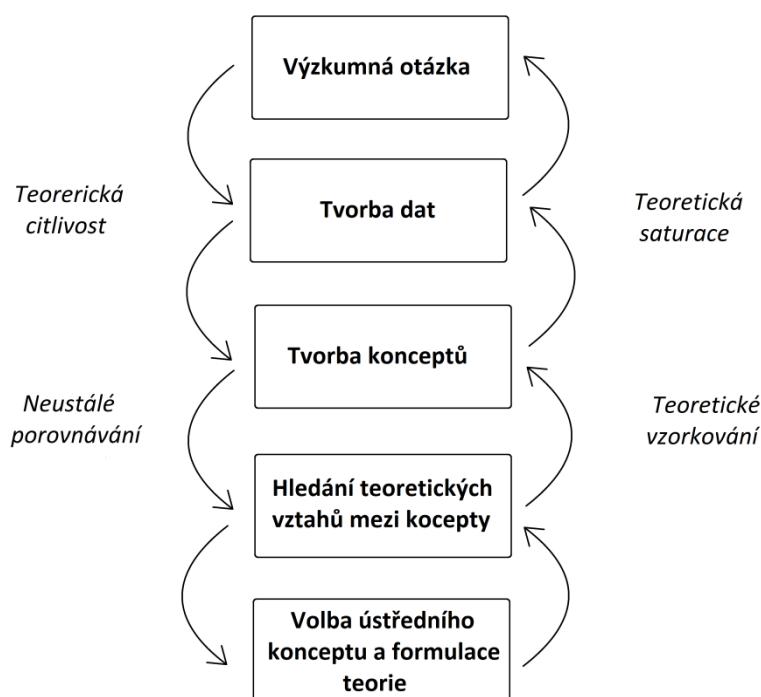
v chování a ovlivňují toto rozhodování více či méně objektivně (Kaiser a kol. 2010). Jinými slovy lze očekávat, že situační vlivy usnadní nebo znemožní individuální chování způsoby, které nejsou konkrétní pro žádného člověka (Scheuthle et al., 2005). Například vynikající systém veřejné dopravy obecně usnadní používání automobilu ve švýcarském městském prostředí ve srovnání se švédským, jak uvádí studie autorů Kaiser a Biel (2000), zatímco nákup nápojů ve vratných lahvích je nevyhnutelný, pokud obchod neposkytuje žádné nápoje v alternativních nádobách. Situační vlivy jsou tedy nejlépe považovány za efektivní pro celou lidskou populaci, která jedná ve svém specifickém prostředí a kontextu.

Kaiser a kol. (2010) ve své studii podrobně porovnávají teorii plánovaného chování s Campbellovým paradigmatickým. Kolektiv autorů upozorňuje, že TPOCH zachází s obecnými postoji jedince jako s poměrně vzdáleným konkrétním chováním, které je spíše irelevantní pro jedincův behaviorální výkon (Ajzen & Fishbein, 2005). Na druhou stranu Campbellovo paradigma vyniká právě tím, že úmyslně nespojuje přímo obecné postoje se specifickým chováním jedince. Pravděpodobnost aktivního zapojení se do konkrétního ekologického chování je následně modelována jako funkce individuálního environmentálního přístupu člověka a nákladů na chování konkrétního aktu (Kaiser a kol. 2010). Ve výsledku tedy můžeme tvrdit, že Campbellovo paradigma popisuje obecný postoj člověka z hlediska míry zapojení do různých specifických chování.

3.2 Grounded theory

Grounded theory metody (dále GTM), neboli česky metoda zakotvené teorie, formulovaná Glaserem a Straussem (1967), je dobře známá a často diskutovaná metodologická forma kvalitativního výzkumu. Je spíše metodologickým přístupem, než analytickou strategií kódování. Od prvních popisů z per sociologů Glasera a Strausse došlo v průběhu let k mnoha úpravám. Základem zakotvené teorie je organizovaný a interaktivní přístup ke sběru a analýze dat pomocí takzvané „konstantní srovnávací metody“. Název „zakotvená teorie“ odráží její základní předpoklad, že vědci mohou rozvíjet teorii z důsledných analýz empirických dat. Analytický proces obsahuje kódování daty, vývoj, kontrolu a integrace teoretických kategorií (Řiháček a Hytych 2013). Při práci s GTM je důležité psaní analytických příběhů v průběhu dotazování. Teorie vychází z předpokladu, že výzkumník od začátku výzkumného procesu kóduje data, porovnává data a kódy, a identifikuje analytické potenciální zákazníky včetně předběžných kategorií, které dále shromažďuje (Charmaz a Belgrave 2007). Zakotvená teorie studovaného tématu začíná vždy konkrétními daty a končí jejich vykreslením ve vysvětlující teorii nebo koncept. Metodologie výzkumu je vždy založená na induktivním přístupu uvažování o kvalitativních datech (Řiháček a Hytych 2013). Proces analýzy jako sled oddělených kroků je znázorněn v Obrázku 2.

Obrázek 2: Schéma výzkumného procesu u metody zakotvené teorie



Zdroj: převzato z Řiháček, Hytych 2013, upraveno: <http://is.muni.cz/publications>

Ve skutečnosti se ale jednotlivé procesy mohou překrývat. Často se výzkumník vrací do předchozích fází tak, aby doplnil data či hledal nové kategorie v již zanalyzovaném textu (Řiháček a Hytych 2013). Proces analýzy může být v některých případech několikrát obnovován a ne vždy se stejným výsledkem. Vždy se mohou objevit nové kategorie, detaily, které mohou vylepšit již vytvořené vysvětlení. Výzkumníci jsou proto nuceni často výsledky šetření přepracovávat, rozšiřovat a vylepšovat do výsledné podoby.

Terminologie používaná u GTM se v různých odborných zdrojích mírně liší a stejné termíny nabývají u různých autorů poněkud odlišného významu. Například Řiháček a Hytych (2013), kteří vycházejí například z knih Glasera, Strausse (1967) či novějšího Charmaze, Belgraveho (2007), popisují samotnou analýzu rozdělením do třech fází a obecně fáze pojmenovávají takto:

- 1) tvorba konceptů
- 2) hledání teoretických vztahů mezi koncepty
- 3) volba ústředního konceptu a formulace teorie

V první části se autoři zmiňují o takzvaném „otevření kódování“, jehož cílem je konceptualizovat data, tj. postupně vytvořit pojmy, které zachycují „esenci“ konkrétních analyzovaných událostí či jevů. Dochází k vytváření pojmů, které jsou induktivně zakotveny v datech, ale mají samy o sobě abstraktní povahu, protože vyjadřují myšlenku, princip či zkušenost, platnou napříč různými událostmi či situacemi. Posléze se výzkumník začíná ve zkoumaném fenoménu lépe orientovat, přestává generovat nové koncepty a zaměřuje se již jen na ty koncepty, které mohou odpovědět na předem položenou výzkumnou otázku. Odborně je tento jev nazýván „*teoretická citlivost*“. Otevřené kódování se postupně mění na takzvané „selektivní kódování“ (Glaser 1978). V průběhu celé zakotvené metody dochází k „*neustálému porovnávání*“ (*constant comparsion method* – Glaser, Strauss 1967). Výzkumník si v této části práce tvoří takzvané *memos*, do kterých zaznamenává všechny své analytické poznámky, postřehy a otázky.

Druhá část analytické práce spočívá v nacházení a definování vztahů mezi osamocenými koncepty, hledání souvislostí, společných znaků a protichůdností. Zvláštní zřetel je brán na data a souvislosti mezi nimi. Koncepty nelze kategorizovat a

hledat vztahy jen na základě výzkumníkovy úvahy. Tato část analýzy se nazývá „*teoretické kódování*“ (Glaser 1978), případně „*axiální kódování*“ (Strauss, Corbin 1999), při kterých dochází k podrobnějším specifikacím konceptů. Výzkumník se taktéž snaží najít takové výpovědi informátorů, které ilustrují různé varianty zkoumaného jevu, čemuž se v odborné literatuře říká *teoretické vzorkování*. Pokud nová data již nepřinášejí nové poznatky, dochází k takzvanému *teoretickému nasycení (saturaci)*. Pro plnou saturaci je klíčová reprezentativnost vzorku respondentů/informátorů v dostatečně odlišném spektru názorů a z nich vyplývajících jevů, která je ale často ovlivněno subjektivním pocitem výzkumníka o naplněnosti všech spekter názorů.

V poslední části je kladen důraz na formulaci teorie skrze vztahy dílčích konceptů. Tyto dílčí vztahy provázané koncepty jsou následně syntetizovány v jeden takzvaný „*ústřední koncept*“, na základě kterého se formuluje výsledná teorie nebo výsledný koncept. Obecným cílem pro formulaci teorie nebo konceptu by mělo být zachycení nějakého základního procesu nebo jevu, který nemusí být z analyzovaných dat zprvu patrný. V závěru se při použití GTM snaží výzkumník vyvarovat pouhému výčtu konceptů a zaměřuje se na interpretaci smysluplného pozadí a příběhu formulované teorie, a to například za pomoci grafického znázornění v doprovodu s textovým zpracováním obsahující mimo jiné konkrétní citované výroky respondentů.

3.3 Hlavní faktory volby dopravního prostředku

Nedílnou součástí výzkumu dopravního chování cestujících je pozorování zkušenostmi ověřených faktorů, které mohou mít efekt na volbu dopravního prostředku. Klíčem pro určení takovýchto faktorů je však pochopení individuálního cestovního chování (Van Exel, Rietveld 2009). Existuje velmi jednoduchý, ale důležitý předpoklad pro analýzu cestovního chování, který vychází například z výzkumu Goodwina (2005): Lidé se liší.

Lidské chování v souvislosti s volbou dopravního prostředku se liší v závislosti na několika základních faktorech (přehledně např. de Witte 2013 nebo Marada, Květoň 2010). Jedním z nich jsou bezesporu *socio-demografické faktory* volby dopravního prostředku, takzvaná role životního cyklu (Lin a kol. 2009). Lidskou společnost uvažující o mobilitě můžeme rozdělit do skupin dle různých uvedených socio-demografických faktorů. Jedná se kupříkladu o věk, pohlaví, finanční příjmy, rodinný stav, složení domácnosti nebo zdravotní stav. Tyto charakteristiky ovlivňují, zda daný jedinec preferuje spíše jízdu autem, vlakem, autobusem či letadlem.

S výše uvedenými charakteristikami poté souvisí *role životního stylu*. Dlouhodobě je například cestování automobilem spojováno s určitým společenským statutem, který je dán například výší příjmu. Thogersen (2009) ve své studii prokázal, že lidé s vyššími příjmy a zároveň lidé v mladším věku tíhnou k prezentaci svého přepychu výkonnými a drahými automobily. Na druhou stranu lidé s menším příjmem si v některých případech mohou vlastnictvím automobilu kompenzovat svůj skutečný sociální status, který může být neodpovídající prestiži jejich automobilu. Scheller (2003) v souvislosti s rolí životního stylu zmiňuje, že vlastnictví automobilu může poskytovat taktéž svobodu a pocity začlenění do společnosti, naopak absence vlastnictví automobilu může některým jedincům dávat pocit exkluze. Urry (1999) hovoří o pocitu svobody na silnici, kde vlastnictví automobilu má emocionální význam spojený s pocitem možnosti bezmezně se pohybovat po silnicích. Jiná odborná literatura k tématu na druhou stranu přichází s tvrzením, že pocit prestiže spojený s vlastnictvím automobilu má tendenci ve světě spíše klesat (Juhász a kol. 2014). Bühler (2011) doplňuje na příkladu užívání IAD v Německu a v USA, že vztah mezi volbou dopravního módu a bohatstvím, respektive životní úrovní nemusí být nutně související, ale do jisté míry jde taktéž o kulturně-zvykové chování.

Dalším ze základních obecně významných faktorů volby dopravního prostředku souvisejících s lidským chováním je *životní cyklus člověka*. Člověk je ve svém dopravním chování ovlivněn již od svého útlého dětství, kdy na něj působí vlivy a tendence rodičů, kteří učí své děti dopravní návyky, které mohou následně hrát klíčovou roli pro celý jedincův život z hlediska rozhodování o volbě dopravního prostředku (Zwerts a kol. 2010). Následuje životní cyklus studentů, kteří převážně z ekonomického hlediska preferují dopravní módy s nejnižší cenou, tedy veřejnou dopravu nad IAD (Müller a kol. 2008, Lundevaller 2009). Studenti taktéž využívají alternativních způsobů dopravy, jako je například stopování, spolujízda nebo na kratší vzdálenosti jízda na kole (Whalen a kol. 2013). Luèa, Colorni (2009) ke studentské preferenci spolujízdy doplňují, že významným faktorem pro jejich rozhodování hrají informačních technologie a mobilní aplikace například pro sdílenou dopravu, které využívají více mladí lidé a studenti.

Samotnou skupinou pro zkoumání životního cyklu jako faktoru volby dopravního módu jsou lidé v produktivním věku, kteří nejčastěji využívají svůj dopravní prostředek pro dojížděku do zaměstnání, případně pro rozvážení svých dětí do škol. Ačkoli například Lindström (2003) zmiňuje, že dojížděka do zaměstnání má největší potenciál pro záměnu IAD za alternativní veřejnou dopravu, i tak je pro tuto skupinu charakteristický zvýšený zájem o vlastní automobil, a to z důvodu preference času a pohodlí nad jinými faktory, které nemohou uspokojit nároky této skupiny cestujících (Thøgersen 2006).

Poslední charakteristickou skupinou jsou lidé v postproduktivním, resp. důchodovém věku. Jejich dopravní chování se v průběhu posledních desetiletí výrazně mění, a to například díky zlepšení lékařské péče a s ní se pojící dožívání vyššího věku v dobré zdravotní kondici (Chang a Wu 2005). Problémem je rychlý nárůst počtu starší populace a jejich podílu ve společnosti, který má obrovské důsledky pro tvorbu dopravněplánovací politiky (Kim a Ulfarsson 2004). Poptávka seniorů po dopravních módech se z pravidla liší individuálně dle zdravotního stavu jedince a schopnosti pohybu. Taktéž pro tuto skupinu ztrácí svoji váhu faktor času, respektive nabídka veřejné dopravy a frekvence dopravních spojů vzhledem k množství volného času seniorů. U lidí s vyšším příjmem nebo větším bohatstvím je větší pravděpodobnost, že budou stále sami řídit nebo využívat spolujízdy s přáteli (Kim a Ulfarsson 2004). Z výše

uvedené rešerše literatury je zřejmé, že v každé fázi života má člověk odlišné nároky na prostorovou mobilitu.

Mezi významné faktory volby dopravního prostředku můžeme zařadit i *faktory prostředí*, jako je životního a fyzicko-geografického prostředí, stejně tak socio-geografické prostředí jako je například, hustota osídlení, sídelní struktura, populační charakteristiky daného regionu či kvalita dopravní infrastruktury (Moldan 2008). Obecně převládají v geografických odborných publikacích tvrzení, že čím je vyšší hustota osídlení, tím je preferovanější u lidí veřejná doprava díky vyšší četnosti spojů, lepší ceny za dopravu i složitější a mnohdy pomalejší dopravní dostupnosti IAD (Schneier 2010, Millward a Spinney 2011).

Na základě rešerše odborné literatury k danému tématu (Van Exel, Rietveld 2009, Zhou 2012, Lindström 2003, Givoni, Dobruszkes 2013, atd.) je možné shrnout hlavní faktory volby dopravního prostředku následovně: čas, cena, četnost dopravy, přírodní podmínky, bezpečnost, nabídka parkování v cíli cesty, spolehlivost, prestiž, osobní preference, zvyklost, trávení času (možnosti vykonávat jinou činnost při cestě nežli řízení) a role gender.

3.4 Vybrané psychologické faktory volby dopravního prostředku

Pro potřeby této práce se v této kapitole věnuji vybraným faktorům volby, kterou svoji povahou sahají nejen do geografie, ale také do vědních oborů jako je psychologie a sociologie. Jde o subjektivní a do jisté míry individuální faktory, jež jsou závislé na uvažování každého člověka, jeho vnímání a preferencích. V odborné literatuře věnující se výběru VRT jako dopravnímu módu jsou psychologické a sociologické faktory poměrně řídky zastoupeny, obzvláště pak pokud tyto faktory vyhodnocujeme kvalitativně. V rámci mého výzkumu, jsem v dotazníkovém šetření (viz metodika, kapitola 5) cílil na definici faktoru hodnoty cestovního času, faktoru bezpečnosti, resp. pocitu bezpečí v dopravě, role tender v dopravě a faktoru ekologického chování. Těmto vybraným faktorům se hlouběji věnuji v následujících subkapitolách.

3.4.1 Bezpečnost v dopravě

Jedním z klíčových socio-psychologických faktorů volby dopravního prostředku je strach, respektive vnímaná bezpečnost, která může výrazně ovlivňovat lidské chování v podobě představ o bezpečí v jednotlivých dopravních prostředcích. Lidské vnímání

bezpečnosti v různých dopravních prostředcích je důležitým prvkem pro porozumění cestovního chování při volbě dopravního módu (Backer-Grøndahl a kol. 2009). Vnímání bezpečnosti a dalších faktorů souvisejících s rizikem cestování dopravním prostředkem (například nehody, pocit osobního bezpečí) mohou být spojeny s použitím způsobu dopravy, včetně veřejné i soukromé dopravy (Rundmo a kol. 2011).

Bezpečí v dopravě je často posuzováno jako subjektivní pocit, který se týká našich rychlých, instinktivních a intuitivních reakcí na nebezpečí (Gilovic 2001). O riziku jako pocitu hovoří Loewenstein a kol. (2001), kteří předpokládají, že reakce na nebezpečí a rizikové situace jsou částečně způsobeny přímými emocemi, jako například obavy, strach a úzkost. Podobně zmiňuje pocit bezpečí v souvislosti s emocemi Zajonc (1980), který argumentuje, že emoce mohou být primárně kognitivní a mohou také předcházet kognitivnímu působení. Ajzen (1988) hovoří v Teorii plánovaného chování (viz subkapitola 3.1.1.) o tom, že vnímaná bezpečnost hraje důležitou roli ve vzorcích chování a záměrech. Z tohoto tvrzení vyplývá, že vnímaná bezpečnost taktéž může ovlivnit použití veřejných či soukromých druhů dopravy.

Vnímání bezpečnosti v IAD

V rámci individuální automobilové dopravy bylo hned několika studiemi zjištěno, že řidiči IAD se hodnotí jako kvalifikovanější než průměrný řidič (Goszczyńska a Roslan, 1989, McCormick et al., 1986, Svenson, 1981). To znamená, že řidiči vnímají jako bezpečnější, když sami řídí, v porovnání s jízdou s jiným řidičem nebo při používání veřejných dopravních prostředků. Norská studie Moen (2008) hovoří o vnímaných důsledcích cestujících IAD v případě nehody. Autorka na základě svého výzkumu tvrdí, že důsledky nehody v IAD jsou vnímány jako nižší než důsledky nehody ve veřejné dopravě. V rámci vnímání rizika je nutné rozdělit osobní riziko, které je vnímáno pro jednotlivce a obecné riziko, které je vnímáno za celek (například společnost). Osobní bezpečí je v IAD vnímáno jako nižší v porovnání s jinými dopravními módy. Obecné riziko v IAD má na druhou stranu souvislost s obavami z toho, že případní ostatní cestující v autě budou vystaveni dopravním rizikům v případě dopravní nehody. Moen (2008) upozorňuje, že vnímání rizika je nejdůležitějším prediktorem pro bezpečnost v dopravních prostředcích obecně.

Vnímání bezpečnosti ve vlaku

Vlak je mnohými cestujícími obecně považován za nejbezpečnější dopravní prostředek (Rundmo a kol. 2011). Studie Nordfjærn a kol. (2014) ukazuje, že železniční doprava je nejvíce volena cestujícími, kteří se obávají dopravní nehody. Autoři na základě těchto tvrzení poukazují na fakt, že existuje velký potenciál pro rozšíření služeb železniční infrastruktury, převážně v meziměstských oblastech. Argument vlaku jako vnímaného nejbezpečnějšího prostředku může například přesvědčit uživatele IAD k používání železnice. Nordfjærn a kol. (2014) zmiňují, že efektivnější a bezpečnější železniční systém, například systém VRT, může přimět uživatele automobilů k užívání železniční dopravy. Další roli mohou ve vnímání bezpečnosti hrát také možné nepříjemné situace a incidenty v rámci interakce s jinými lidmi, jako je například přítomnost opilých lidí ve vlaku, krádeže, rozhněvaní cestujících, obtěžování atd. (Backer-Grøndahl a kol. 2009). Potenciální nepříjemné situace při cestách vlakem jsou mnohými autory považovány za důležitější faktor bezpečnosti než riziko železniční nehody (Rundmo, Moen 2006, Rundmo a kol. 2011)

Vnímání bezpečnosti v autobusu

Vnímaná bezpečnost při cestách autobusem je kombinací rizik silniční dopravy vyplývajících z potenciálu pro silniční nehodu podobně jako při užití IAD a možných nepříjemných situací v souvislosti s interakcí s ostatními cestujícími v autobuse (Fyhri, Backer-Grøndahl 2012). Cestování autobusem s sebou přináší důvěru v ostatní spolucestující, obzvláště pak v řidiče autobusu. Výzkum autorů Fyhri a Backer-Grøndahl (2012) prokázal, že cestující, kteří jsou přesvědčeni, že řidiči autobusu jsou zkušení a důvěřují jim, mají tendenci vnímat rizika v autobuse méně než lidé, kteří sami sebe ohodnotili jako zkušené řidiče svých automobilů. Stejně jako v případě bezpečnosti v železniční dopravě, i v autobuse je často respondenty ve výzkumech autorů (Backer-Grøndahl a kol. 2009, Rundmo a kol. 2011) zmiňováno riziko nepříjemné situace, přičemž v porovnání s vlakem je vždy toto riziko vnímané jako vyšší v případě autobusu. Autoři toto tvrzení interpretují stísněnějším a temnějším prostorem autobusu, menší osobní kontrole ze strany personálu autobusových společností oproti neustále procházejícím průvodcím ve vlaku, nebo například nemožností cestujícího se v autobuse přemísťovat a pohybovat oproti vlakovým soupravám s více vozy. Newton (2008) v souvislosti s bezpečností v autobusových linkách zmiňuje roli socio-geografického prostředí, ve kterém autobus jezdí na své trase. Autorova zjištění

naznačují, že riziko autobusové kriminality na cestě je ovlivněno celkovou úrovní trestné činnosti v daném regionu. Dále upozorňuje, že úroveň rizika se zvyšuje v regionech s měřenou vysokou kriminalitou, obzvláště pokud v těchto oblastech dochází k více zastávkám autobusu.

Vnímání bezpečnosti v letadle

Letecká doprava je v současném světě mnohými autory považována za nejbezpečnější dopravní prostředek (Schipper a kol. 2001, Rodrigue a kol. 2006). Objektivní bezpečnost v letecké dopravě je po několik desetiletí postupně zdokonalována vlivem zpříšňování bezpečnostních opatření na letištích, modernizací bezpečnostních systémů řízení letového provozu, ale i technologickou vyspělostí současných letadel. I když je tedy objektivní riziko zapojení se do havárie letadla velmi malé, mnoho lidí se stále bojí létat (Olteidal a kol. 2004). Vnímání letadla jako bezpečného dopravního prostředku je velmi rozdílné. Studie dvojice autorů Reisinger a Mavondo (2005) se věnuje kulturním rozdílům ve vnímání rizika v letadle na souboru cizinců z různých zemí. Autoři shrnují ve výsledcích studie, ve kterých se ukazuje, že národy jako například Američané vnímají riziko například teroristického útoku, únosu letadla či dopravní nehody ve vzduchu mnohem více než všichni ostatní turisté z jejich zkoumaného souboru více než deseti států, což může být odrazem traumatických událostí z 11. září 2001, díky nimž jsou američtí turisté citlivější na riziko cestování letadlem než jiné národy.

Významnou roli ve vnímání bezpečnosti hrála bezesporu také takzvaná deregulace letecké dopravy na konci 70. let v USA, později v roce 2004 v Evropské unii, která s sebou přinesla značný nárůst počtu cestujících vlivem snížení ceny letenek (Marada 2011). Nárůst zájmu o leteckou dopravu s sebou taktéž přinesl zvýšený počet lidí, kteří s leteckou dopravou neměli vlastní předchozí zkušenost, a díky deregulaci si formovali svůj názor na bezpečí v letadle. Moses a Savage (1990) v souvislosti s deregulací v USA hovoří o tom, že deregulace představovala výzvy v oblasti bezpečnosti. Autoři ve své studii z konce 80. let tvrdí, že infrastruktura a úroveň bezpečnosti se musí nezanedbatelným způsobem přizpůsobit deregulaci. Tyto obavy byly v průběhu času nenaplněny, a úroveň bezpečnosti je dnes hlavní prioritou pro veškeré letecké společnosti a letiště (Yoo a Choi 2006). V současnosti hrají důležitou roli v leteckých dopravních výkonech nízkonákladoví dopravci, kteří přetvořili konkurenční prostředí na liberalizovaných trzích a významně ovlivnili domácí světové osobní trhy, které byly

dříve z velké části kontrolovány dopravci síťových služeb. Klíčovou strategií těchto dopravců je jednoduchost, efektivita, produktivita a vysoké využití aktiv s garancí nízké ceny. Úroveň bezpečnosti nízkonákladových letů je často v literatuře porovnávána s tradičními leteckými společnostmi. Studie Sweeney, Soutar a Johnson (1999) odhalila, že vnímané riziko letecké dopravy hraje zprostředkovatelskou roli ve vnímané kvalitě služeb a poměru kvality a ceny v maloobchodním prostředí. Novější studie Boksberger a kol. (2007) se pokouší posoudit roli vnímaného rizika v chování cestujících v letecké dopravě. Výsledkem jejich studie je zjištění, že všechny vnímané rizikové dimenze se liší podle pohlaví, věku, kulturního zázemí, příjmu, předchozích zkušeností a důvodu cestování. Autoři ve své publikaci citují konceptualizaci vnímaného rizika představenou Mitchellem (1998). Tato konceptualizace vnímaného rizika v empirickém výzkumu se stala standardizovanou jako vícerozměrný konstrukt, který zahrnuje finanční, funkční, fyzické, psychologické, sociální a časové ztráty (viz Obrázek 3).

Mitchel (1998) představuje vícerozměrný koncept vnímání bezpečnosti za pomoci typologie rizik souvisejících s leteckou dopravou takto:

Finanční riziko představuje vnímanou pravděpodobnost, že cestující nekoupí letenku za nejlepší poměr cena/výkon v důsledku předražené letenky a/nebo výměny služby za jiný let. Obecně jde o riziko, že zakoupená služba nemusí stát za zaplacené peníze.

Funkční riziko je vnímaná pravděpodobnost selhání služby nebo obecně nižší kvalita služby, z čehož vyplývá, že cestující nedosáhne nejlepší možné výhody nebo užitku.

Fyzické riziko je pravděpodobnost, že v důsledku selhání služby je cestující zraněn nebo poškozen fyzickými a okolními podmínkami létání (snížený tlak kyslíku, vlhkost vzduchu, chlad z klimatizace na palubě).

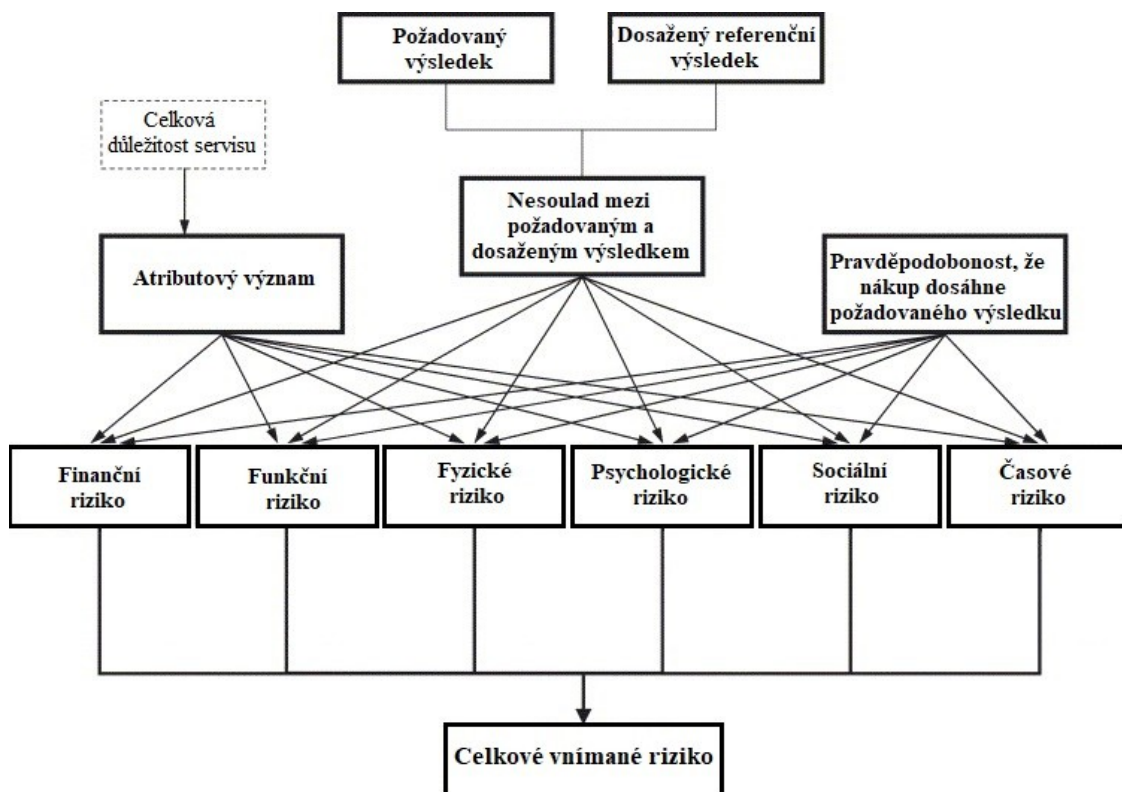
Psychologické riziko je pravděpodobnost rozpaků vyplývajících z létání. Je to také riziko negativního účinku na duševní klid. Cestující vnímají možné důsledky a rizika mezi cestujícími v letecké dopravě.

Sociální riziko je pravděpodobnost, že image nebo pověst vybrané letecké společnosti nepříznivě ovlivní způsob cestujících uvažovat o letecké cestě.

Časové riziko představuje množství času ztraceného v souvislosti se selháním služby nebo dodatečnou snahou o přizpůsobení cestujícím, opravou nebo výměnou spoje.

Jinými slovy, pravděpodobnost časové ztráty při odbavování, nedodržení časového plánu, zpoždění, atd.

Obrázek 3: Vícerozměrný koncept vnímání rizika v letecké dopravě



Zdroj: Mitchell a Gatrex (1993), upraveno

3.4.2 Hodnota cestovního času a plynutí času

V odborné literatuře se tématu hodnoty cestovního času věnují autoři na základě různých postupů a různých technik cestovního času. Obecná definice hodnoty cestovního času vychází vždy z nejvyššího užtku, který závisí na výběru konkrétní alternativy (v našem případě dopravního módu), a to při zohlednění rozhodujících veličin jakými například mohou být příjem, cena a další charakteristiky. Dříve se studie zaměřovaly převážně na odhad hodnoty času u cestování IAD, v současné době již ale převažují odhady uskutečněné ve veřejné dopravě se zaměřením na různé typy dopravních prostředků. Poznání z dostupných zdrojů literatury se však různí, a to především z důvodu nejednotných definic a specifikací jednotlivých autorů. Například Henscher (2001) definuje cestovní čas jako ochotu cestujícího finančně kompenzovat jistou časovou úsporu. Beker (1965) operuje s pojmem přímý užitek z cestovního času, kdy cestující dává jednoznačně přednost způsobu trávení času v dopravním prostředku

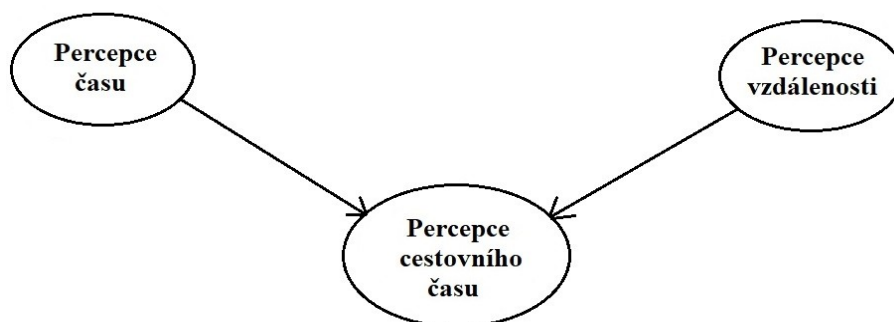
nad celkovou absolutní hodnotou cestovního času. Některá literatura taktéž vyzdvihuje roli možných komplikací při celkovém cestovním času, jako jsou například zpoždění na železnici, dopravní kongesce, nehody, zrušení spojů, porucha dopravního prostředku, a jiné (Wardman 2001).

Podle literatury je nutné dále cestovní čas vnitřně rozdělovat například na pouze čas strávený v hlavním vybraném dopravním prostředku na zvolené trase nebo na takzvané „door to door“ pojetí času, kdy se do celkového cestovního času započítává nejen samotný čas strávený v hlavním dopravním prostředku, ale i čas strávený například (v případě užití železnice) veřejnou hromadnou dopravou z místa bydliště na hlavní vlakové nádraží, a následně i cestu z cílové stanice do cílové destinace, tedy v překladu anglického „door to door“ – ode dveří ke dveřím (Balcombe 2004). Givoni a Bannister (2012) uvádí, že důležitou roli ve vnímání cestovního času hraje i kvalita a frekvence spojů veřejné dopravy například na hlavní nádraží (autobusové, vlakové), na letiště nebo přítomnost parkovacích míst, případně jejich zpoplatnění v cílovém místě nebo v místě přestupu na jiný dopravní mód. Givonni a Bannister (2012) dále upozorňují, že potenciální problémy spojené s prodloužením celkového vnímání času, jako jsou například zpoždění či komplikace na trati, mohou hrát klíčovou roli při rozhodování o primárním dopravním módu.

Samotná absolutní hodnota cestovního času ale není jedinou určitou charakteristikou v rámci faktoru času. Existuje také psychologický fenomén cítění času, respektive individuálního plynutí času. K pochopení rozdílnosti v plynutí času je důležité zmínit psychologii času a roli lidského vnímání času. Einstein (1916) ve svém slavném výzkumu definoval relativitu času jako interakci mezi hmotou na jedné straně, prostorem a časem na straně druhé. Ve svém základním tvrzení zmiňuje, že gravitace vede zpět ke geometrickému jevu v zakřivené čtyřrozměrné prostorové době. Reálně uplynutý čas se liší od mentálního času, a to z důvodu toho, že mentální čas je roztažitelný. Wittmer a Laesser (2010) k tomuto dodávají, že vědomě vnímané pomalé situace ještě více zpomalují subjektivní vnímání času, zejména v případě nepříjemných situací (například při dopravních kongescích). Příjemné a rychlé situace naopak zvyšují rychlost plynutí subjektivního času díky koncentraci na danou příjemnou událost (například rychlá jízda VRT, viz Obrázek 4).

Wardman (2001) a de Rus (2012) společně diskutují o plynutí času v souvislosti s příchodem a odchodem k veřejné dopravě. V rámci tohoto případu vyzdvihují autoři vnímání času. Taktéž podle studie Balcombe (2004) vnímají cestující příchod a odchod k veřejné dopravě patrně déle než samotný čas strávený v prostředku. Na druhou stranu v případě IAD pak cestující vnímají převážně čas strávený přímo ve vozidle, méně už pak čas strávený chůzí či jízdou k vozidlu. Na různé plynutí času upozorňují také Lam a Small (2011), kteří tvrdí, že čas strávený čekáním plyne cestujícím nejdéle například při čekání na spoj veřejné dopravy nebo v dopravní zácpě v rámci IAD. Algers a kol. (1996) doplňují, že lze taktéž odlišit účel dopravní cesty a s ním pojící se plynutí času. V jejich studii dochází ke zjištění, že při denní dojíždce do práce je cestujícími čas vnímán jako „nejrychlejší“, na druhou stranu při dlouhých cestách (například na dovolenou) plyne čas relativně pomaleji.

Obrázek 4: Percepce cestovního času



Zdroj: Wittmer a Laesser (2010)

Wittmer a Laesser (2010) dále tvrdí, že plynutí času je obecně závislé rovněž na aktivitě, kterou cestující v průběhu cesty vykonává. Pro činnost, která vyžaduje hodně myšlení, je čas vnímán déle. Naopak činnosti, které nepotřebují mnoho myšlení (například čtení nebo spaní), zkracují čas. Autoři závěrem podobně jako Givonni a Bannister (2012) tvrdí, že při první jízdě na konkrétní trase je čas vnímán delší, než je-li cestování pravidelné.

3.4.3 Gender v dopravě

Pro komplexní pochopení tak složitého procesu jakým je doprava a volba dopravního prostředku, je potřeba brát taktéž v úvahu sociální, kulturní a geografické souvislosti jednotlivce (Hanson 2010). Jedním v současnosti hojně citovaným tématem napříč různými obory je bezesporu problematika genderu. Odborná literatura definuje gender jako složitý genealogický termín, který souvisí s rozdíly mezi muži a ženami a je spojen

s nerovným mocenským vztahem, který je základem těchto rozdílů (Heward a Bunwaree 1999).

Procesy související s pohlavím formují a posilují naše každodenní vzorce pohybu. Ženy jsou obecně méně mobilní a mají menší prostorový dosah než muži (Li et al. 2004). Studie ukazují, že ženy dělají méně výletů, pracují blíže ke svým domovům a jsou více závislé na veřejné dopravě než muži (Hanson a Hanson 1980; Rosenbloom 2004). Ženy jsou také častěji zapojeny do nepracovního cestování se složitými strukturami výletů (Dobbs 2005). Gordon (1989) ve svém výzkumu rozdílnosti pracovního chování genderu v metropolitních oblastech uvádí, že délka pracovní cesty u žen je obecně kratší. Ženy mají obecně vyšší podíl nepracovních cest, naopak muži stráví poměrově více svého celkového cestovního času pracovními cestami.

Dopravní politika věnovaná tématu genderu je diskutovaná taktéž v rozvojových státech, jako například Pákistán. Článek kolektivu autorů Adeel, Yeh a Zhang (2016) věnující se sociálním a kulturním aspektům ve specifickém arabském kulturním prostředí akcentuje roli genderu jakožto důležitého faktoru mobility. Ženy jsou dle studie méně mobilní než muži v rámci jakéhokoli dopravního módu, stejně tak je méně různorodý účel cest žen než mužů. Ženy v průměru podnikají o 50 % méně cest a mají o 46 % kratší dobu cesty než muži.

Jiná norská studia poukazuje na důležitost genderu s užíváním automobilu v souvislosti se zvyšující se rovností mužů a žen. Autoři Hjorthol a kol. (2010) tvrdí, že podíl mužů s řidičským oprávněním je v Norsku vyšší, než je tomu mezi ženami. V současné době dochází k procesu vyrovnání těchto genderových nerovnoměrností, nicméně i nadále zůstává patrná převážně u postproduktivní části populace. Autoři přicházejí s tvrzením, že zvýšení zájmu žen o pozici za volantem je jedním z výsledných efektů státem podporované politiky rovnosti pohlaví¹ na trhu práce a taktéž zde hraje vliv zvýšení průměrné mzdy u žen. Rozdíl v cestovním chování žen a mužů záviselý na účelu cesty potvrzují i další výzkumníci v této oblasti, autoři Van Ackers a Witlox (2010). Ženy mají tendenci dojíždět za prací častěji veřejnou dopravou, na kole nebo chodit pěšky,

¹ Norsko je považováno za zemi s jednou z největších rovností pohlaví na světě. Genderové politiky byly v Norsku více či méně úspěšně integrovány například do oblastí jako je státní správa

Zdroj: <http://gender.no/gender-equality> (cit. 05-04-2020)

Zdroj: <http://gender.no/gender-equality> (cit. 05-04-2020)

zatímco používání automobilů u pracovních cest bývá vyšší u mužů. Autoři dále potvrzují výzkum Gordona (1989) tvrzením, že dojížděkové vzdálenosti a časy jsou u žen obecně kratší.

Tento genderový rozdíl je částečně v literatuře vysvětlen skutečností, že ženy vydělávají nižší mzdy a plní jiné typy zaměstnání (Hanson a Pratt, 1988). Jelikož ženy zůstávají nadále ve spoustě zemí primárně odpovědné za většinu úkolů údržby domácnosti, některé studie (Boarnet a Sarmiento, 1998) specifikují, že ženy používají auto častěji a cestují na delší vzdálenosti pro nepracovní cesty. Jiné studie (např. Schwanen a kol. 2002) však zjistily pravý opak. Ženy tráví cestováním autem méně času než nakupováním. Toto tvrzení lze interpretovat tak, že ženy častěji cestují například do obchodních center v docházkové nebo cyklistické vzdálenosti od svého bydliště autem, kde ale následně tráví více času než muži (Spilková 2012).

O pohlaví jako signifikantním faktoru a prediktoru pro behaviorální adaptace na různé dopravní módy hovoří Fyhri a Backer-Grøndahl (2012), kteří přicházejí s tvrzením, že ženy mají sklony obecně se snadněji a ochotněji adaptovat na změnu v užívání dopravního prostředku než muži. Výsledky jejich šetření dále vypovídají o roli strachu žen z cestování, například v pozdní noční hodiny nebo případně o snaze cestovat raději společně s někým dalším.

Jiný pohled na problematiku genderu v dopravě nabízí průzkum ve Velké Británii, který zkoumá budoucí záměry cestovního chování dívek a chlapců do 20 let. Kolektiv autorů Line, Chatterjee, Lyons (2010) ve své publikaci dokázal, že dívky mezi 10. a 20. rokem považují auto více za mužskou záležitost, naopak u chlapců dominuje touha řídit díky převažujícím hodnotám vlastní identity, sebevědomí a společenského uznání například mezi kamarády.

V českém prostředí se tématu genderu v dopravě věnuje Ministerstvo dopravy (MDČR 2019). Závěrečná zpráva Centra dopravního výzkumu k tomuto tématu uvádí, že přeprava osobními automobily se u žen v posledních desetiletích významně zvyšuje – mladé ženy vlastní řidičské oprávnění stejně tak často jako muži a zvyšuje se u nich dostupnost auta a ujeté množství kilometrů za rok. Velké množství žen kombinuje práci a rodinu, což zvyšuje jejich nároky na kvalitu mobility. Ačkoli ženy stále často

používají častěji veřejnou dopravu, začínají se v používání osobních automobilů přibližovat mužům.

3.4.4 Ekologické chování cestujících

Téma životního prostředí je v současné době silně vnímáno v souvislosti s dopravou, která krom mnoha pozitivních efektů přináší i ty negativní v podobě zátěže pro naši planetu. Problémy spojené s dopravou jsou zaznamenávány již od dob parních lokomotiv, které znečišťovaly ovzduší měst (Pucher a Lefèvre 1996). Negativa spojená s dopravou byla nejvíce patrná až s příchodem automobilu, což způsobilo mnohem vážnější problémy než lokomotivy v oblasti životního prostředí a sociální sféry, a to například v oblasti hluku, znečištění ovzduší a vody, dopravních nehod, dopravních kongescí, plýtvání energie, rozšiřování měst, sociální segregace či nerovnosti v mobilitě. V souvislosti s přímo pozorovanými negativními jevy vnímáme nejčastěji znečištění hlukové a znečištění ovzduší škodlivými látkami. V souvislosti s výstavbou dopravní infrastruktury taktéž zábor krajiny a její fragmentaci.

V případě téměř všech druhů dopravy zaznamenáváme dlouhodobě nárůst intenzit dopravy (Hoyle a Knowles 1992) podporovaný zvyšujícím stupněm automobilizace v rámci IAD a zvyšující se poptávkou po veřejné dopravě a letecké dopravě (Turton 1992). Všechny tyto nárůsty mají z dlouhodobého hlediska vliv nejen na výše zmíněná negativa, ale jedná se například také o zdravotní problémy způsobené nadměrným hlukem nebo například problémy spojené s nižší obsazeností spojů veřejné dopravy i IAD.

Volba dopravního prostředku na základě uvědomění si ekologické zátěže jednotlivých dopravních módů je obecně menším faktorem volby než například cena (Panter a kol. 2008). O souvislosti ekologických faktorů a ekonomických faktorů hovoří Moldan (2008). Na základě tzv. hypotézy nízkých nákladů² tvrdí, že jedinec si vybere environmentálně příznivější variantu dopravy pouze tehdy, pokud nepředstavuje vyšší náklady vůči preferovanému dopravnímu prostředku.

Vnímání ekologického hlediska hraje taktéž zásadní roli v pochopení fungování zmiňované TPOCH (viz subkapitola 3.1.1). Na příkladu českého průzkumu CVVM

² Hypotéza vychází z TPOCH formulované Ajzenem. Podle této hypotézy jsou deklarované příznivé postoje k životnímu prostředí v souladu se skutečným chováním pouze tehdy, pokud environmentálně příznivá alternativa chování nepředstavuje významné dodatečné náklady.“ (Moldan 2008, s. 17)

(2011) lze nastínit princip fungování lidského rozhodování o dopravním prostředku na základě rozdílu mezi intencí a výsledným jednáním v souvislosti s behaviorálními náklady. Z veřejného mínění (CVVM 2011) vyšlo, že 80 % dotázaných se shoduje, že aktivně hájit životní prostředí je potřeba, i když to stojí více peněz nebo to zabírá více času – jinými slovy, že behaviorální náklady jsou pro ochranu životního prostředí obecně dost vysoké. Data z průzkumu ukázala, že odpad pravidelně třídí 82 % respondentů, avšak jízdu autem omezuje z důvodu ochrany životního prostředí pravidelně už jen 3 % dotázaných. Na tomto příkladě je patrná platnost TPOCH, respektive Campbellova paradoxu. Zatímco téměř všichni se shodují, že hájit životní prostředí je potřeba (intence) a tříděnému odpadu věnují své behaviorální náklady (jednání), omezit jízdu a užívání automobilu již vyžaduje větší behaviorální náklady (jednání).

Vliv jedince na ochranu životního prostředí je obecně společností často bagatelizován, jak dokládá i britská studie Line a kol. (2010), ve které autoři zjišťovali u mladých lidí dopravní chování v souvislosti s životním prostředím. Většina respondentů navzdory vědomí o problémech s životním prostředím ilustrovala lhostejnost vůči životnímu prostředí v souvislosti s jejich dopravním chováním. Mnoho z dotázaných uvedlo svůj skeptický postoj k vlivu jejich dopravního chování na životní prostředí v rámci společnosti. Individuální rozhodnutí o výběru dopravy často záviselo na možnosti spojené s komfortním užíváním IAD. Kontext životního prostředí pro respondenty v této studii nebyl dostatečný důvodem pro změnu v dopravním chování.

Jiná studie o užívání dopravních módů v souvislosti s ekologickým postojem (Kopnina 2011) hovoří o postojích dětí do 18 let k užívání automobilu a životnímu prostředí. Autorka zkoumá existující výzkum environmentálních postojů dětí, zejména ve vztahu k automobilům. Tvrdí, že důkladný kvalitativní výzkum je nezbytný pro pochopení faktorů, které vysvětlují současné postoje a mohou mít předpovídající charakter pro chování budoucích uživatelů dopravních prostředků. Studie přichází se zjištěním, že děti jsou ve svých dopravních intencích v drtivé většině případů odrazem chování svých rodičů a blízkého socio-kulturního prostředí. Děti přejímají možnost primárního užívání automobilu jako dopravního prostředku, a to na základě jejich zkušenosti dopravy do škol automobilem společně s rodiči, kteří míří do práce, přičemž jejich úvahy o environmentálních dopadech tohoto dopravního chování jsou velmi slabé.

3.5 Shrnutí diskuze vybraných faktorů

V předešlých kapitolách byla provedena široká diskuze literatury věnující se vybraným faktorům pro účely této práce. Nejprve byl rozebírán psychologický faktor bezpečnosti, který je diskutován do hloubky v podobě diskuze literatury pro všechny zkoumané dopravní módy – IAD, železniční doprava, letecká doprava, autobusová doprava. Literatura k tomuto tématu v sobě kloubí záměry předkládat výzkumníkovi dva pohledy na toto téma. Pohled bezpečnosti z hlediska kvantifikovatelných výzkumů (počet nehod) a pohled skrze více sociologický přístup – vnímání bezpečnosti jakožto subjektivního pocitu z hlediska volby prostředku. Obecně ze zmiňované literatury z obou hledisek vyplývá, že jako nejbezpečnější dopravní prostředek se jeví letecká a železniční doprava, v souvislosti s řízením na silnici pak literatura často zmiňuje vnímaný pocit bezpečí: Pokud řidič řídí vlastní automobil, připadá si bezpečněji než s jiným řidičem nebo v autobusu. Dalším diskutovaným podnětem je taktéž pocit bezpečí v souvislosti s možným přepadením, únosem apod. V rámci letecké bezpečnosti jsou pak definovány typy rizik na základě konceptualizace Mitchellem (1998).

Druhým zkoumaným faktorem byl faktor vnímání a plynutí času. V této kapitole byl definován pojem cestovní čas, který každý může vnímat jinak „dlouho“ v závislosti na rychlosti plynutí času, případných komplikacích při cestování nebo jinými nepohodlnostmi jako například dopravní zácpa, zpoždění nebo porucha veřejné dopravy, čekání ve frontách na letišti a podobně. Syntézou vnímání vzdálenosti a vnímání času pak vzniká výsledné vnímání cestovního času.

Ve třetí subkapitole věnující se vybraným faktorům volby dopravního prostředku je rozebírán vliv socio-demografického faktoru genderu. Odlišnosti mezi pohlavími v souvislosti s preferencí dopravního módu jsou nastíněny prostřednictvím diskuze literatury věnující se převážně tématům porovnávání různých sociálních charakteristik mužů a žen, jejich postojů, preferencí a tendencí. Muži obecně preferují IAD nad veřejnou dopravou a podnikají více cest než ženy, nicméně postupem času se rozdíly v různém socio-kulturním prostředí vyrovnávají. Obě pohlaví taktéž zvyšují rovnoměrně svoje nároky na mobilitu a prioritními faktory volby stále zůstávají spíše pragmatické časové a ekonomické důvody.

Posledním diskutovaným socio-psychologickým faktorem je téma environmentálních postojů v rámci dopravního chování. Obecným rysem pro literaturu v tomto tématu je

často zjišťování příslušných ekologických postojů a konfrontaci tohoto tématu napříč různými dopravními módy. Často si literatura propůjčuje automobilovou dopravu jako ideální příklad neekologického chování. Ostatní módy jsou v souvislosti s tématem vnímaného ekologického cestovního chování v literatuře více opomíjeny. Některé citované publikace se nabízejí k použití výše zmíněné teorie plánovaného chování v souvislosti s rozdílem v ekologických intencích společnosti a výsledným jednáním jednotlivců.

4 Případová studie: trasa Praha–Mnichov

4.1 Současný stav dopravního zatížení na trase

V současné době na jaře roku 2020 je aktuální stav dopravního zatížení na trase Praha–Mnichov poznamenán celosvětovou pandemií nového typu koronaviru covid-19, při kterém je na základě Krizového opatření vlády ČR v mezinárodní osobní dopravě (č. 200) pozastaven provoz veškeré mezinárodní silniční, autobusové, železniční a lodní dopravy (Vláda ČR 2020). Výrazně jsou také omezena letecká spojení na trase Praha–Mnichov, kde došlo ke zrušení veškerých letů primárním dopravcem na této trase a na trase v současné době operuje jen několik malých soukromých společností (Airportia 2020, Google flights 2020).

Pro vypovídající výsledky o situaci za běžných podmínek otevřeného dopravního trhu je proto v práci čerpáno z dat ke konci roku 2019, stejně tak je v následujících subkapitolách popisován stav jednotlivých dopravních možností ke konci roku 2019.

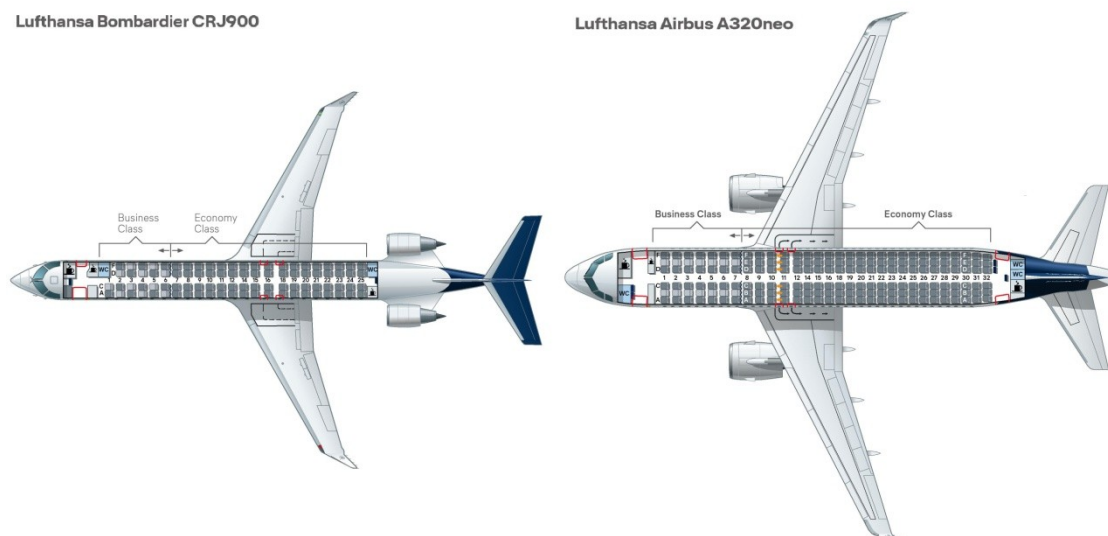
4.1.1 Letecké spojení

Přímá letecká spojení na trase zajišťuje výhradně německý národní letecký dopravce Lufthansa. Společnost Lufthansa ke svým leteckým spojům na této trase využívá Letiště Václava Havla Praha (PRG³) a Letiště Franze Josefa Strauße Mnichov (MUC⁴). Dopravce Lufthansa nasazuje primárně na této trase ze své flotily Airbus A320neo s kapacitou 123 až 186 míst v závislosti na poměru konfigurací sedadel business class a economy class v daném letadle (viz Obrázek 5). V méně vytížených dnech a časech operuje na této trase také regionální nízkokapacitní Bombardier CRJ900 s kapacitou 76 až 86 míst (Flightaware 2019, Lufthansa 2019a, Lufthansa 2019b).

³ PRG je oficiální kód Letiště Václava Havla Praha dle seznamu kódů Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA. Kód se používá v letových řádek aerolinek, rezervačních systémech, označení zavazadel apod.

⁴ MUC je oficiální kód Letiště Franze Josefa Strauße Mnichov podle seznamu kódů Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA. Kód se používá v letových řádek aerolinek, rezervačních systémech, označení zavazadel apod.

Obrázek 5: Schéma možného uspořádání sedadel u letadel Bombardier CRJ900 a Airbus A320neo společnosti Lufthansa na trase Praha–Mnichov v roce 2019

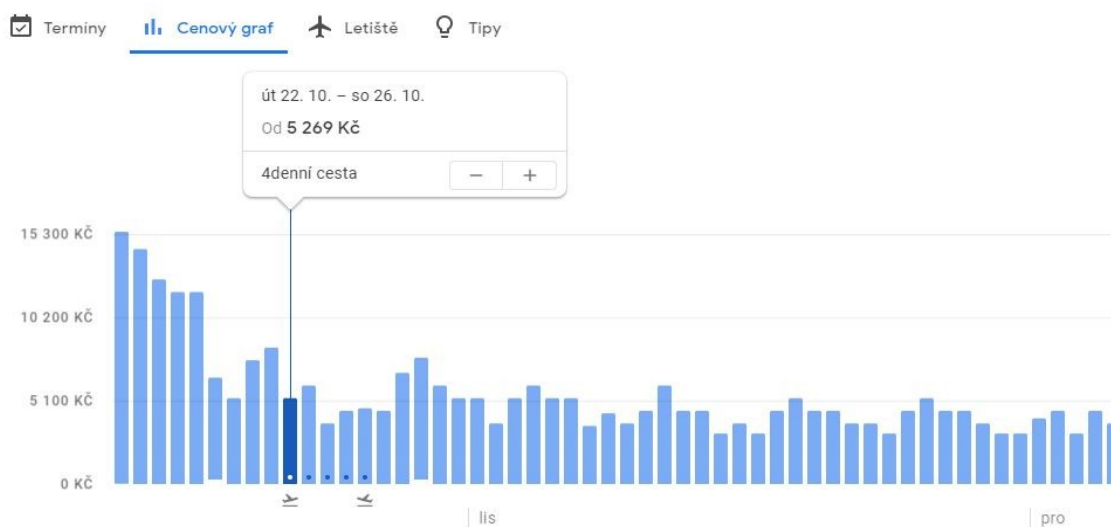


Zdroj: Lufthansa magazin 2019

Dopravce Lufthansa léta na trase s pravidelnou každodenní frekvencí 4 až 5 letů za den tam i zpět včetně víkendů a mimo svátky (Google flights 2019). Čistá doba letu činí pouze 50 minut.

Podle serveru Google flights(2019) se cena zpátečního letu například čtyřdenní cesty při říjnovém vyhledávání na listopad 2019 pohybovala zhruba od 3 do 7 tisíc korun v závislosti na termínu koupě letenky, pracovním dnu nebo víkendu. (viz Obrázek 6).

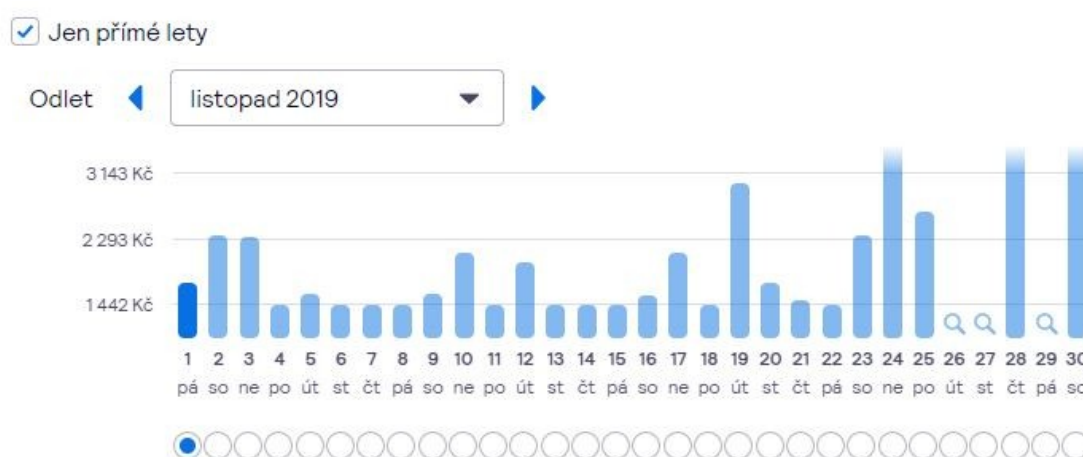
Obrázek 6: Graf vývoje ceny čtyřdenní zpáteční letenky na trase Praha–Mnichov: situace listopad 2019



Zdroj: Google flights 2019

Podle internetového vyhledávače letenek Skyscanner (2019) se cena jednosměrné letenky na trase při stejných termínech taktéž lišila, a to opět v závislosti na koupě letenky na pracovní den nebo na víkend. Letenky se na konci října pro termíny listopadu prodávali zhruba od 2 do 3,5 tisíce (viz Obrázek 7). Ke konci měsíce údaje o cenách letenek již chybí pravděpodobně z důvodu nepřesností vyhledávání serveru Skyscanner. Letenky se na tyto dny dali koupit přes odkaz na konkurenčním serveru Google flights (viz Obrázek 6). Dopravce Lufthansa v těchto dnech na trase operoval (Lufthansa 2019c).

Obrázek 7: Graf vývoje ceny jednosměrné letenky na trase Praha–Mnichov podle dní: situace listopad 2019



Zdroj: Skyscanner.com, 2019

Další letecká spojení od jiných leteckých dopravců jsou poté vždy s jedním mezipřistáním (nejčastěji ve Frankfurtu, Vídni nebo Curychu). Lety s mezipřistáním nabízejí například společnosti LOT, Eurowings, Austrian, Iberia, Swiss nebo KLM. Ceny zpátečních letů s mezipřistáním se obecně cenově pohybují spíše výše než u Lufthansy, zhruba mezi 5–12 tisíci. Průměrná doba včetně čekání na mezipřistáních je zhruba 3–13 hodin (Google flights 2019).

Informace o obsazenosti jednotlivých letů společnosti jako je Lufthansa veřejně neposkytují. Na základě dostupné odborné literatury a výzkumů můžeme zmínit takzvaný *faktor zatížení cestujícími*. Faktor zatížení cestujícími, někdy jednoduše zvaný též faktor zatížení, je měřítkem přepravní kapacity cestujících letecké společnosti. Je také znám jako míra účinnosti, a proto se nejčastěji používá k popisu výkonnosti letecké společnosti. Dosažení co nejvyššího zatížení se považuje za zásadní pro ziskovost

letecké společnosti, účinnější rozhodnutí a plánování (Caves a kol. 1981, Duliba a kol. 2001, Jenatabadi a Ismail 2007)

Na základě výše citovaného konceptu *faktoru zatížení cestujícími* lze obecně předpokládat, že aerolinky se na trase Praha–Mnichov snaží letadla zaplňovat cestujícími celá pro co nejvyšší ziskovost letů. Níže uvedená Tabulka 1 poskytuje konkrétní údaje týkající se včasného výkonu letecké společnosti Lufthansa pro všechny lety. Tabulka zahrnuje množství letů provozovaných leteckou společností každý měsíc a procentuálně vyjadřuje množství letů s méně než 15 minutovým zpožděním, lety se zpožděním větším než 15 minut a průměrné zpoždění všech letů v minutách (Flightstats.com 2019).

Tabulka 1: Včasné a zpožděné lety společnosti Lufthansa za tři čtvrtletí roku 2019

| | led.19 | úno.19 | bře.19 | dub.19 | kvě.19 | čvn.19 | čvc.19 | srp.19 | zář.19 | Průměr |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|
| Počet letů | 41638 | 40600 | 46160 | 45588 | 49150 | 46720 | 48533 | 46826 | 48049 | 45918 |
| Včas* | 72 % | 82 % | 76 % | 77 % | 71 % | 66 % | 70 % | 74 % | 75 % | 74 % |
| Zpožděné** | 28 % | 18 % | 24 % | 23 % | 29 % | 34 % | 30 % | 26 % | 25 % | 26 % |
| Prům zpož. [min] | 42 | 39 | 36 | 32 | 35 | 39 | 39 | 37 | 33 | 37 |

Zdroj: Flightstats.com 2019

*let byl zpožděn do 15 minut (včetně) podle letového řádu

** let byl zpožděn více než 15 minut podle letového řádu

Z výše uvedené Tabulky 1 je patrné, že od ledna 2018 přiletělo 26 % letů společnosti Lufthansa se zpožděním více než 15 minut. V průměru byly lety letecké společnosti zpožděny o 37 minut. Z tabulky je taktéž patrný zhoršený výkon společnosti Lufthansa za prázdninové měsíce červen a červenec, kdy je vytížení linek největší. Na základě Tabulky 1 lze tvrdit, že v průběhu prvních třech čtvrtletí roku 2019 měl téměř jeden ze tří letů společnosti zpoždění větší jak 15 minut.

4.1.2 Autobusové spojení

Autobusová spojení na trase zajišťuje vícero dopravců. Konkrétně jde o českého dopravce RegioJet, německý FlixBus, evropský Eurolines a německý IC Bus od Deutsche Bahn. Z následující Tabulky 2 je patrná cena, doba jízdy, vzdálenost,

průměrná rychlost spoje, počet spojů za týden a místa odjezdu a příjezdu. Trh s autobusovými přepravci na trase Praha–Mnichov je o poznání více konkurenční než zbylé módy dopravy. Příčinou tohoto konkurenčního prostředí může být již vybudovaná kapacitně dostačující silniční síť, která je tvořena dálnicemi a silnicemi první třídy. Nejlevnější jízdné má na trase dopravce RegioJet a společně s IC Bus od DB tvoří momentálně taktéž nejrychlejší spojení nejen mezi autobusovými spojení, ale i v porovnání s konkurenční železniční dopravou (viz Tabulka 3), což je zapříčiněno přímým autobusovým spojením bez zastávek (v případě IC Busu a RegioJetu). Sami dopravci tvrdí, že celkový čas cesty však může být ovlivněn množstvím dopravních kongescí okolo velkých německých měst, a to hlavně u linek, které jezdí v odpolední dopravní špičce (RegioJet 2019).

Tabulka 2: Porovnání autobusových dopravců na trase Praha–Mnichov v roce 2019

| Doprovce | Cena (dospělé jízdné, nejlevnější možné) [v CZK] | Doba jízdy [hod:min] | Vzdálenost [km] | Průměrná rychlost [km/h] | Počet spojů za týden | Místo odjezdu | Místo příjezdu |
|------------------|---|----------------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------------------|---|---------------------------------|
| IC Bus | 380,- | 4:40 | 389 | 85 | 21 | Hl. n. - Wilsonova ul. | Mnichov, ZOB Hackerbrücke |
| FlixBus | 450,- | 4:45 - 6:25 | 384 - 406 | 63 - 81 | 102 | ÚAN Florenc, Hl.n.- ul.Wilsonova | Mnichov, ZOB Hackerbrücke |
| Eurolines | 386,- | 6:35 | 384 | 58 | 2 | ÚAN Florenc | Mnichov, ZOB Hackerbrücke |
| RegioJet | 379,- | 4:40 | 384 | 83 | 25 | Hl. nádraží - ul.Wilsonova | Mnichov, ZOB Hackerbrücke |

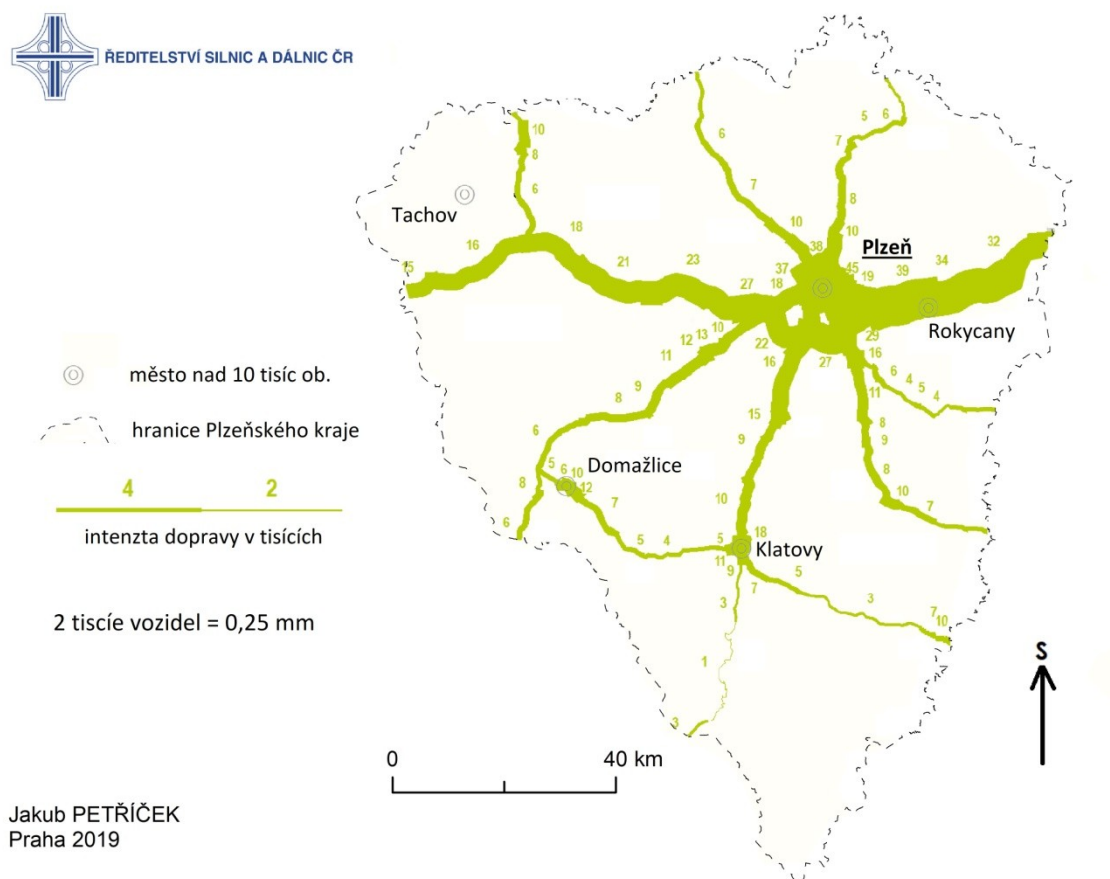
Zdroj: internetové stránky dopravců, Mapy.cz

4.1.3 Automobilové spojení

Pokud bychom se na cestu Praha–Mnichov chtěli vydat automobilem, podle serveru Google Maps si musíme v našem harmonogramu vymezit cca 4 hodiny, a to v závislosti na aktuální dopravní situaci, převážně okolo velkých měst v Bavorsku, ale také při výjezdu z Prahy. Počet automobilů, resp. lidí cestujících automobilem se velmi těžko odhaduje. Problematický je převážně výběr automobilů, které v síti jedou právě mezi městy Praha a Mnichov. V rámci otevřených internetových zdrojů jsou k dispozici jen omezené informace v podobě statistik Ředitelství silnic a dálnic (dále jen ŘSD),

založených na pravidelném sčítání dopravy (2016). Jistou vypovídající schopnost o počtu automobilů na trase Praha–Mnichov může mít statistika intenzity dopravy z roku 2016 od ŘSD, které napočítalo obousměrně na hraničním přechodu Rozvadov v onom roce zhruba 15–16 tisíc projetých automobilů za 24 hodin. Graficky znázorněné jsou tyto hodnoty pomocí Obrázku 8 v kartografickém znázornění zvaném pentlogram.

Obrázek 8: Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v Plzeňském kraji v roce 2016



Zdroj: ArcČR 500, ŘSD 2016, vlastní úpravy

Poznámka: Jde o roční průměr denních intenzit [počet vozidel/24 hod]

Pro doplňující zachycení a modeling reálné situace v automobilovém zatížení na trase je přínosné zmínit server blablacar.cz (Blablacar 2019), na jehož stránkách se při častých návštěvách lze všimnout téměř výhradně vždy plných spolujízdy v počtu 4 cestujících plus řidič v automobilu na trase Praha–Mnichov.

4.1.4 Železniční spojení

Vlakových spojení mezi městy Praha a Mnichov je možné najít více. Národní dopravce České dráhy a.s. společně s německým Die Länderbahn zajišťují od 17. října 2019

přímé vlakové spojení bez přestupu takzvaným Západním expresem na trase Praha–Plzeň–Cheb –Regensburg–Mnichov (České dráhy 2019). Vlak taktéž musí na této trase měnit lokomotivu z důvodu částečně neelektrifikované trati. Souprava vlaku obsahuje vždy 4 vozy, z toho jeden vůz s oddíly 2. třídy, jeden vůz 1. a 2. třídy a dva velkoprostorové vozy 2. třídy (viz Obrázek 9). Celkový počet míst k sezení celé soupravy činí zhruba 300 míst

Podle jízdních řádů platných ke konci roku 2019 vyráží Západní expres z Prahy každou lichou hodinu mezi 5. a 18. hod a to každý den vyjma soboty (viz Tabulka 3 na druhé straně). V sobotu spojení jezdí jen mezi 7. a 16. hod (IDOS 2019)

Standardní doba jízdy činí 5 hodin a 33 minut a vzdálenost 433 km dávají Západnímu expresu průměrnou rychlost pouhých 78 km/h.

Obrázek 9: Schéma řazení vlaku Západní Expres v roce 2019

Řazení vlaku ve stanici Praha hl.n.



Zdroj: České dráhy 2019

Cena jednosměrná jízdenka 1x dospělý 26–64 let z Prahy do Mnichova do 2. třídy bez použití studentské/seniorské slevy, IN 25, IN 50, IN 100 či jiných slev vycházela v roce 2019 v závislosti na termínu pořízení jízdenky podle E-shopu ČD (2019) na rovných 500 Kč.

Tabulka 3: Jízdní řády Západního expresu na trase Praha–Mnichov v listopadu 2019

| Stanice | | Ex 362 | Ex 360 | Ex 358 | Ex 356 | Ex 354 | Ex 352 | Ex 350 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Praha hl.n. | odjezd | 5:45 | 7:45 | 9:45 | 11:45 | 13:33 | 15:33 | 17:33 |
| Plzeň hl.n. | odjezd | 7:10 | 9:10 | 11:10 | 13:10 | 15:10 | 17:10 | 19:10 |
| Regensburg Hbf | odjezd | 9:45 | 11:45 | 13:45 | 15:45 | 17:45 | 19:45 | 21:49 |
| München Hbf | odjezd | 11:18 | 13:18 | 15:18 | 17:18 | 19:18 | 21:18 | 23:21 |

Zdroj: vysokorychlostni-zeleznice.cz 2019, IDOS.cz 2019

Na trase lze vlakem cestovat také s přestupy, např. kombinovaně s vysokorychlostním vlakem od Deutsche Bahn – vysokorychlostní soupravou ICE, ale pouze s časově nevýhodnými přestupy v Chebu a v Norimberku. Navzdory vysoké rychlosti (až 300 km/h, viz Obrázek 10), které vlak dosahuje na trati Norimberk–Mnichov je takováto varianta stále časově méně výhodná právě kvůli dvěma přestupům v Chebu a Norimberku (uvažujeme-li stále variantu trati Praha–Mnichov).

Obrázek 10: Mapa vysokorychlostních tratí v SRN



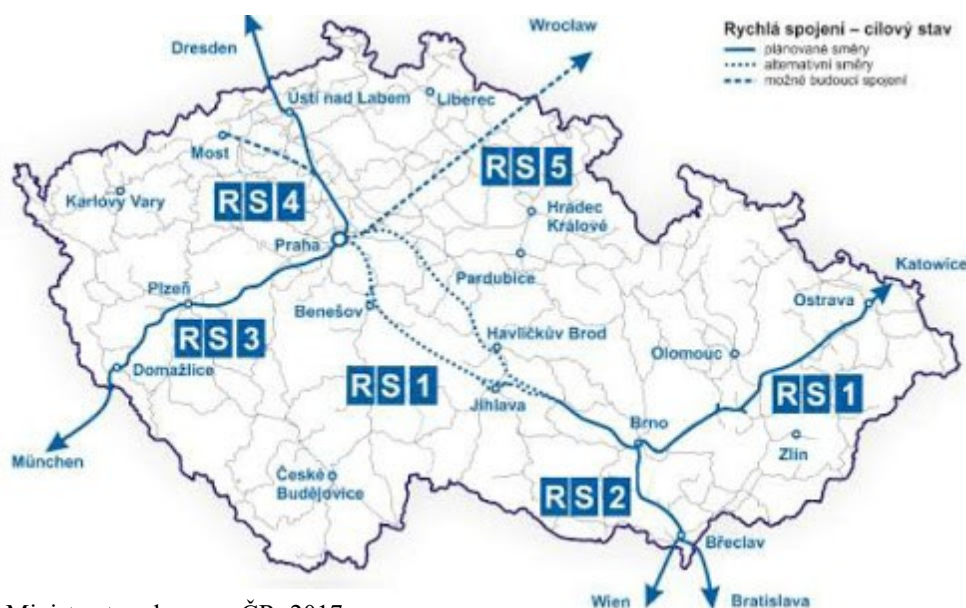
Zdroj: <http://vysokorychlostni-zeleznice.cz> 2019

4.2 Koncepce VRT a Rychlá spojení v Česku

Tato práce si neklade za cíl podrobně rozebrat současnou situaci ve výstavbě VRT na trase Praha–Mnichov, nicméně pro porozumění kontextu situace ohledně možného budování VRT v Česku bych na tomto místě rád zmínil stručný přehled současného situace v plánování vysokorychlostní sítě v Česku.

Na rozdíl od VRT, které s sebou přináší velká očekávání vzhledem k provozu VRT v sousedních zemích, se Česko dlouhodobě snaží v dopravní železniční politice budovat takzvanou síť Rychlých spojení, která může být chápána v širších souvislostech (Šlegr a kol. 2012b). Formulovaná strategie Ministerstva dopravy se zaměřuje nejen na mezinárodní napojení Česka do sítě našich sousedních zemí, ale taktéž na posílení a zrychlení vnitrostátní železniční sítě a vybudování rychlé páteřní sítě mezi velkými krajskými městy Česka (MDČR 2017a). Pojmem Rychlá spojení Ministerstvo dopravy definuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující nejen výstavbu VRT, ale i tratě rychlostní modernizované a modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně odpovídajícího vozidlového parku a provozního konceptu (MDČR 2017a). Šlegr a kol. (2012b) hovoří v tomto kontextu o takzvaném Středoevropském kříži se středobodem v Praze. V roce 2017 bylo v oficiálních dokumentech Ministerstva dopravy (2017a) navrhovaných pět Rychlých spojení včetně možného trasování v pozdějších fázích výstavby. V rámci tématu této práce je pak nejdůležitější spojení RS 3 z Prahy do Mnichova (viz Obrázek 11).

Obrázek 11: Plán Rychlých spojení v roce 2017



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2017

V polovině roku 2019 se projekt rychlejšího železničního spojení Česka s německým Bavorskem posunul do další fáze. Centrální komise ministerstva dopravy schválila záměr na modernizaci úseku z Plzně do Stodu. *„Technické řešení umožní i rychlost 200 km/h a bude se jednat o dvoukolejnou trať. Pokračovat budou práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí s cílem vytvoření podkladu pro zahájení územního řízení,“* řekla mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková (Zdopravy.cz, 18.07.2019). K urychlení výstavby VRT mezi českým a bavorským centrem taktéž přispěla dohoda o společném rozvoji železniční dopravy do roku 2030 mezi Ministerstvem dopravy ČR a Státním ministerstvem vnitra výstavby a dopravy Bavorska, ve kterém oba státy zmiňují své priority v podobě elektrifikace trati v úseku Furth i Wald–Schwadorf–Regensburg a vybudování dvojkolejné trati na české straně. Dokument taktéž zmiňuje, že vybudováním infrastruktury se má v první fázi dosáhnout jízdní doby z Mnichova do Prahy do 4,25 hodiny, přičemž konečným cílem je zkrácení na 3,5 až 4 hodiny. Pro první z výše uvedených cílů byla v úzké spolupráci mezi Bavorskem a Českou republikou vypracována technicko-provozní studie a v současné době je aktualizována studie proveditelnosti na pokyn SŽDC firmou SUDOP a.s. (MDČR 2017b, SUDOP 2019, Zdopravy 2019).

5 Metodika

V rámci empirické části diplomové práce bylo provedeno dopravně-sociologické dotazníkové šetření. Šetření bylo realizováno společností AUGUR Consulting s.r.o. mezi uživateli letecké linky, pasažéry autobusových linek a cestujícími autem na trase Praha–Mnichov. Průzkum, který byl součástí řešení projektu OP VVV Nová mobilita, byl uskutečněn s využitím kvalitativní výzkumné strategie v průběhu měsíce října a listopadu 2019 za mé osobní spoluúčasti a spoluúčasti členů výzkumného týmu Nová mobilita. Obsah s struktura rozhovorů byl navržen dopravními geografi z výzkumného centra CEdoG na katedře SGRR PřF UK a byl následně konzultován s odborníky-sociology z Augur. Cílem dopravně-sociologického šetření bylo zmapovat nezávislé informace o názorech, preferencích a zvyklostech informátorů při jejich cestách na lince Praha–Mnichov.

Pro postižení dané problematiky bylo využito kvalitativní techniky sběru dat. Byly realizovány tři skupinové diskuse – focus groups a několik sběrů polostrukturovaných rozhovorů, jež se vyznačují definovaným účelem, určitou osnovou a velkou pružností celého procesu získávání informací. Jedná se o velmi účinné kvalitativní metody, které umožňuje při znalosti cílové skupiny hluboký vhled do zkoumané problematiky (Hendl 2005). Využití takzvaného kolektivního momentu (stimulu) je účinné a prakticky ověřené. Účastník se při kolektivní akci nechává skupinou strhnout a vyjadřuje se pod vlivem skupiny otevřeným způsobem (AUGUR 2019).

Podkladem pro průběh diskusí byl scénář v podobě polostrukturovaného rozhovoru s jednotlivými indikátory a otázkami, které byly v průběhu diskuse prohlubovány pro zjištění co nejpřesnějších názorů, preferencí a zvyklostí cestujících na trase. Tazatelé kladli důraz na naslouchání vyprávění komunikačních partnerů a neformální formu rozhovorů. Rozhovory byli nahrávány a následně přepisovány do textových dokumentů.

5.1 Výběr a popis informátorů

Informátoři byli rozděleni do tří skupin dle příslušného dopravního módu – cestující autobusem, cestující automobilem a cestující letadlem. Na základě mé osobní přítomnosti na část rozhovorů a závěrečných zpráv společnosti AUGUR (2019) lze tvrdit, že informátoři vykazovali po celou dobu konání diskusí vysokou míru komunikativnosti. Celkově lze skupiny informátorů hodnotit jako kvalitní z hlediska

schopnosti vyjadřovat se věcně a konkrétně k diskutovaným otázkám. V rámci diskusí zazněla řada zajímavých názorů a námětů, které tazatelé v průběhu rozhovorů prohlubovali. Jednotlivé odpovědi podrobně a systematicky interpretuji v kapitole 6.

V rámci všech tří skupin provedla společnost AUGUR Consulting hloubkové rozhovory s celkem 30 informátory. Rekrutace informátorů pro autobusová spojení proběhla na autobusovém nádraží Praha – Florenc, na autobusových zastávkách u Wilsonova nádraží a také s využitím sítě tazatelů v Praze. Tazatelé rekrutovali ve svém okolí osoby, které měly bezprostřední zkušenost s dopravou autobusem do Mnichova. Jednalo se o 12 komunikačních partnerů, z toho 9 žen a 3 muži. Informátoři se rekrutovali ze všech věkových kohort. Z hlediska vzdělanostní struktury mělo 7 informátorů středoškolské vzdělání, 2 informátoři měli vzdělání vysokoškolské. Příjmy informátorů se pohybovali převážně od 20 000 Kč do 40 000 Kč, pouze 1 informátor uvedl 2. nejvyšší příjmovou kategorii od 60 000 Kč do 69 000 Kč. Pět komunikačních partnerů bylo z Německa, zbylí informátoři byli české národnosti.

Rekrutace cestujících automobilem proběhla s využitím celorepublikové sítě tazatelů společnosti AUGUR Consulting. Tazatelé rekrutovali ve svém okolí osoby, které měly bezprostřední zkušenost s dopravou autem do Mnichova v posledních měsících. Jednalo se o 7 komunikačních partnerů, převážně o osoby ve středním věku od 45 do 50 let, z toho bylo 5 mužů a 2 ženy. Jejich příjem se pohyboval ve výši od 30 000 Kč do 39 000 Kč, ve dvou případech od 40 000 Kč do 49 000 Kč. Informátoři uvedli střední a vysokoškolské vzdělání. V rámci tohoto módu byly zpracovány informace také od těch informátorů, jejichž poslední cesta na trase Praha–Mnichov se sice neuskutečnila autem, nicméně s tímto typem dopravy mají také určité zkušenosti. Všichni informátoři byli české národnosti.

Dotazování informátorů cestujících leteckým spojením na trase Praha–Mnichov probíhala na letišti Václava Havla v Praze v příletové hale Terminálu 2. Jednalo se o 11 komunikačních partnerů, z čehož bylo dotazováno 7 mužů a 4 ženy v mladém a mladším středním věku od 26 do 39 let. Informátoři byli ve všech případech z vysoko-příjmové kategorie s celkovým čistým měsíčním příjmem nad 70 000 Kč. Čtyři informátoři byli cizinci, zbytek byl české národnosti.

V návazném doplňujícím šetření byly realizovány rovněž rozhovory s cestujícími vlakem, v době dokončování diplomové práce však nebyly výsledky plně k dispozici. Ve všech rozhovorech k ostatním módům se však informátoři vyjadřovali v kontextu alternativního použití vlaku.

5.2 Podoba a konstrukce dotazníku

Dotazník byl konstruován podle hlavních cílů průzkumu, tj. zjištění informací týkajících se těchto tematických okruhů:

- účel, čas, cena a průběh cesty (trávení času a plynutí času),
- pocit bezpečí v daném dopravním prostředku,
- environmentální postoje cestujících
- proces rozhodování a volba dopravního prostředku, důvody
- cestování alternativními způsoby dopravy na trase
- dálková mobilita informátora

Podoba dotazníku byla postupně vyladěována v průběhu druhé poloviny roku 2019. Autory jsou dopravní geografové z PřF UK (výzkumné centrum CEdoG). Zaměření, struktura, návaznost jednotlivých okruhů a teoretická zakotvenost byla konzultována s odborníkem z praxe, konkrétně s dr. Markétou Braun Kohlovou z Centra otázek životního prostředí Univerzity Karlovy, které se dlouhodobě zabývá výzkumy dopravního chování v Česku (ČZP 2020) a s odborníky z Fakulty dopravní ČVUT (ing. Milan Kříž). Na základě jejich doporučení bylo téma usměrněno na výzkum výše zmíněných okruhů opřených o teorii plánovaného chování. Finální podoba dotazníku pak byla dokončena na základě doporučení sociologů ze společnosti Augur. Konstrukce dotazníku a jednotlivé oddíly v dotazníku umožňují výzkumníkovi volnost a improvizaci ve výsledném polostrukturovaném rozhovoru v ucelené podobě sady otázek k jednotlivým tématům. Dotazník se svojí konstrukcí opírá o výše diskutované teoretické koncepty: teorie plánovaného chování (viz kapitola 3.1.2), jež zkoumá rozdíly mezi intencí a výsledným jednáním jednotlivce a zohledněny jsou taktéž behaviorální náklady dle konceptu behaviorálních nákladů Campbellova paradigmatu (viz subkapitola 3.1.2). Dotazovaní (informátoři) se v rámci našeho dotazníku s otevřenými otázkami cítili příjemně a nenuceně. Otázky a průběh rozhovoru byl veden s cílem dosáhnout zamyšlení a konfrontace informátorova vlastních názorů o faktorech volby

dopravního módu (intence) v kontextu jeho výběru dopravního prostředku (chování) s odůvodněním a definováním vlastních behaviorálních nákladů leckdy skrytého takzvaně „mezi řádky“. Při výběru hrála roli zejména sdělnost jednotlivých informátorů. Vyloučeny byly z analýzy rozhovory s příliš stručnými a kusými odpověďmi, důraz byl při vyhodnocování naopak kladen na rozhovory bohaté na asociativní a spontánní vyjádření stran informátorů.

5.3 Způsob vyhodnocení polostrukturovaných rozhovorů

Rozhovory byly kódovány za pomoci manuálních i automatických metod kódování v softwarovém nástroji pro analýzu kvalitativních dat ATLAS.ti, který umožňuje vysokou systematizaci procesu kódování, následné selekce dat a analýzy za pomoci třídících nástrojů.

Kódování rozhovorů bylo inspirováno přístupem teoretického konceptu GTM (Strauss, Corbin 1989), který spočívá v systematickém přístupu kódování, které probíhá v několika fázích. V případě této práce se inspirace teorií projevila do rozdělení kódovacího procesu do dvou fází s odlišným záměrem.

Pod kvalitativním kódovacím procesem si lze představit rozpoznávání vztahu částí k obecnějším představám, tématům či kategoriím, jejichž jsou příkladem (Lewins, Silver 2007).

Samotné kódování započalo nejprve otevřeným kódováním. Hlavním cílem tohoto prvotního otevřeného kódování bylo co nejdetailněji rozčlenit data podle obsahu vyjadřovaného informátorem, a to na základě předem vybraných tematických okruhů (viz subkapitola 5.2.). Otevřené kódování zajistilo shlukování jednotlivých vyjádření do větších celků řazených podle tématu. Tento proces postupně zajistil odkrývání a konstruování tematické struktury odpovědí. Během tohoto procesu byly zvažovány a zkoumány vlastní i cizí domněnky o daných jevech. Výslednou celkovou snahou bylo pak vystavět nové koncepty tematizující faktor bezpečí, plynutí času a faktor ekologického chování.

Druhým metodickým krokem bylo použití přístupu induktivní obsahové analýzy pro kvalitativní data, takzvaného axiálního kódování (Mayring 2004) (viz GTM, kapitola 3.2). Principy tohoto induktivního přístupu blíže popisuje Lewins a Silver (2007, s. 84):

„Obecným principem induktivních přístupů kódování je požadavek zabránit již existujícím teoretickým koncepcím výrazně předdefinovat analýzu a zamezit tak možnosti rozpoznat a rozvíjet nové koncepty a teorie.“ Dvoufázové induktivně zaměřené kódování vyjasnila komplexní strukturu třech zkoumaných faktorů. Tato struktura byla následně analyzována pomocí kvalitativní obsahové analýzy. Účelem této analýzy bylo porozumění významům a vztahům mezi jednotlivými strukturami. Z těchto struktur byli následně vyvozované a konstruované nepřímě pozorované a implicitně vyjádřené definice třech zkoumaných faktorů, které jsou v závěru této práce interpretovány.

Níže prezentovaná zjištění prezentují výsledky analýzy, které jsou ilustrovány skrze jednotlivé citované výroky (části dat), případně skrze grafické výstupy analytických nástrojů programu ATLAS.ti. Citované výroky informátorů jsou následně odrazem povahy jednotlivých konceptů, které byly v průběhu kódování identifikovány. Díky konkrétním výrokům lze plasticky ilustrovat složitou a všestrannou povahu významů třech zkoumaných faktorů v podobě výsledně formulovaných konceptů (metodologický postup podle teorie GTM, kapitola 3.2).

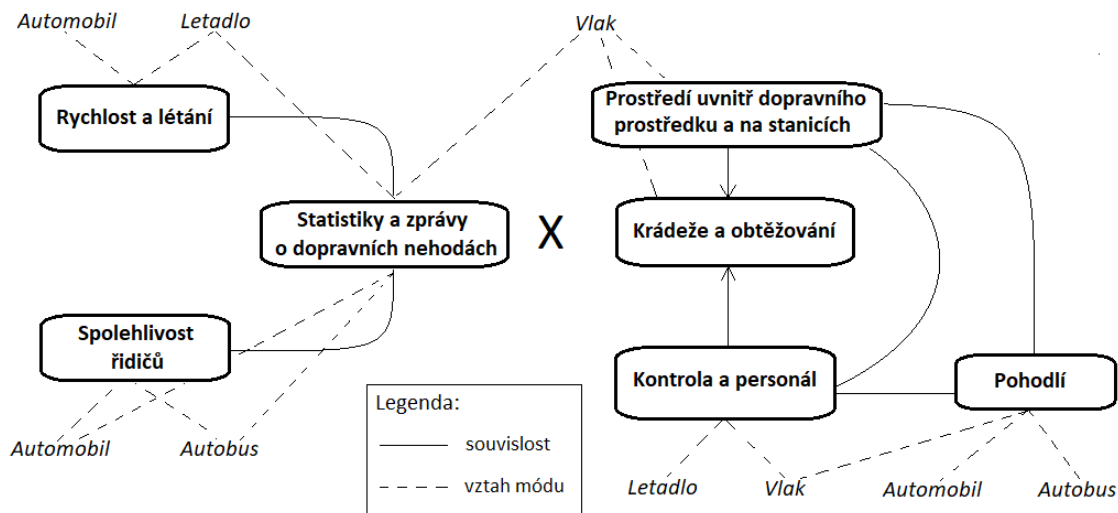
6 Zkoumané faktory volby dopravního prostředku na trase Praha–Mnichov

Rozhodování o dopravním prostředku představuje dynamický proces, který se odehrává v mysli všech cestujících ještě před uskutečněním samotné cesty. V této práci si kladu za cíl definovat vybrané faktory volby skrze hlubší poznání za pomoci užití metod GTM na základě kvalitativního kódování polostrukturovaných rozhovorů s informátory – cestujícími automobilem, autobusem a letadlem na vybrané trase Praha–Mnichov. V následujících subkapitolách věnujícím se jednotlivým zkoumaným faktorům bezpečí, plynutí času a faktoru ekologického chování bych rád představil výsledky mého zkoumání.

6.1 Faktor bezpečí

Základním výzkumným cílem pro tento faktor bylo pokusit se odhalit a porozumět vnímání bezpečnosti v souvislosti s cestovním chováním, a to na základě tvorby konceptu, kterému předchází hledání vztahů a souvislostí za pomoci induktivních metod podle konceptu GTM pro kvalitativní vyhodnocování dat. Cílem výzkumu tohoto faktoru není ani tak porovnání bezpečí jednotlivých módů mezi sebou, ale formování představy konceptu bezpečí obecně na základě odhalení vnitřní tematické struktury a souvislostí podle výpovědí o bezpečí. Strukturní analýza výpovědí odhalila vesměs dva základní celky, které se vzájemně v rámci vnímání bezpečí staví vedle sebe jako různá pojetí bezpečí (viz Obrázek 12). Oba celky představují a interpretují včetně citovaných výpovědí informátorů dále.

Obrázek 12: Tematická struktura výpovědí o bezpečí v dopravních prostředcích na trase Praha–Mnichov



Zdroj: autor.

6.1.1 Nehodovost jako představa bezpečí

Levá polovina tematické struktury schematicky znázorňuje představy cestujících o bezpečnosti jednotlivých dopravních prostředků z hlediska uvažování počtu nehod ve srovnání s ostatními srovnávanými dopravními prostředky. Tato rovina je formována prostřednictvím představ o bezpečnosti ve statistickém pojetí počtu dopravních nehod jednotlivých prostředků, se kterými přímo souvisí faktory, jako je rychlost dopravního prostředku v případě automobilů, strach z výšky nebo samotné létání ve výšce v případě letecké dopravy a u autobusových a automobilových dopravních spojení profesionalita a důvěra v řidiče. Jednotlivé celky (viz Obrázek 12) bych rád ilustroval na následujících charakteristických výrociích.

Představy o bezpečnosti (výsledný koncept) jsou úzce navázané na formování názoru o výsledném výběru dopravního prostředku. První část (levá polovina schématu, viz Obrázek 12) je reflektována ve výpovědích informátorů, kteří bezpečnost vnímají na základě domněnek o bezpečnosti z hlediska počtu nehod a statistik:

„V buse se cítím nejbezpečněji. Je to statistikami, které hodně sleduju. Vím, že auto je mnohem nebezpečnější než bus...Vím, že statisticky je nejbezpečnější lítání, ale to mám panickou hrůzu z lítání, takže se snažím létat co nejmíň. Nemám z toho dobrou pocit, je mi většinou špatně...Když můžu, tak dycky jedu autem, busem nebo vlakem...Na daleké cesty se nedá nic dělat. Třeba na Maltu jsem musela samozřejmě letět.“

„...je to nepříjemný, ale na druhou stranu ty statistiky ... Zas ty letadla nepadají tak často v Evropě.“

„Říkají to statistiky – letadlo je druhý nejbezpečnější dopravní prostředek. Asi je menší šance, že se stane něco v letadle, ale když se něco stane, tak asi je to konečná.“

„Rozhodně je míň nehod – vlakových. Vlak vnímám bezpečněji než letadlo i autobus. Teď když jsme viděla zprávu o tom autobuse v Nitře, tak určitě.“

Ideální bezpečný dopravní prostředek, co do počtu nehod či šance na nehodu, vnímají cestující různě, a to na základě svých zkušeností, informací z médií, vlastních pozorování či domněnkách o statistickém počtu nehod. Názory na dopravní mód s nejmenším počtem nehod respondenti často propojují právě s pojmem statistika, který ale dále nikdo z informátorů nerozvádí.

Bezpečnost z hlediska nehod je také vnímána prostřednictvím zkušeností s profesionalitou řidičů u autobusové, automobilové dopravy a spolujízdy (v literatuře viz také Goszczynska a Roslan, 1989, McCormick et al., 1986, Svenson, 1981), jak ilustrují následující výroky některých informátorů:

„Ten můj ne že by špatně řídil, ale je takový roztržitý v autě, proto mám ve vlaku větší pocit bezpečí a komfortu.“

„...nebo když vidím nějaké podezřelé chování ze strany řidiče, že se nudí, že nevěnuje řízení pozornost, nevěnuje se provozu. Několikrát se mi to stalo. Z tohoto hlediska si říkám, že ta cesta není úplně bezpečná.“

„Další věc je to, že co jsem cestovala stejné úseky spolujízdou, tak to mě vůbec nepřišlo bezpečnější. Narazila jsem na hodně negativních zkušeností ze spolujízdy. Bylo to ještě před nástupem například takových značek jako BlaBlaCar, kde je to takové anonymizované ty služby, když vůbec nevíš, s kým jedeš. Narazila jsem na jednu jízdu na někoho, kdo získal nedávno řidičák, prostě zdrogovanej. Z těchto zkušeností jsem přešla zpátky na autobus.“

„Autobusy vnímám jako nejnebezpečnější z hlediska nehod. Necítím se tam pohodlně ani bezpečně. Je příliš velký, vůbec nevíte, kdo ten autobus řídí (jestli není unavený, jestli je dobrý řidič). V letadle na to aspoň mají autopilota, kdyby pilot usnul.“

Z výpovědí těchto informátorů je zřejmá obava z kvality řidičů a jejich chování za volantem, které formují informátorovy představy o bezpečnosti dopravních módů. Na základě jejich vnímání a osobních zkušeností přikládají preference jednotlivým dopravním prostředkům z hlediska bezpečí. Variabilita ideálního „beznehodového“ bezpečného dopravního prostředku, tedy jejich preference dopravního módu, která může sloužit jako pozadí pro takovéto uvažování, souvisí do značné míry s kvalitou infrastruktury a fyzickým prostředím (v našem případě na trase Praha–Mnichov), kde se dopravní prostředek pohybuje. To dokládá následující soubor výroků:

„Z Mnichova do Norimberku je ta dálnice velice příjemná, je i trojproutá, tam se jede rychle a bezpečně. A dálnice přes Rozvadov na Plzeň a do Prahy je přeci taky v dobrém stavu.“

„Pocit bezpečí mi dodává výborný technický stav a komfort v autobusu.“

Riziko nehody si respondenti tedy přímo spojují s fyzickým prostředím a moderními technologiemi, které je v případě silniční dopravy klíčovým důvodem respondentova pocitu bezpečí:

„Panuje u nás obecný názor, že v Německu je rychlost neomezená, ale není to tak. Ta rychlost je neomezená pouze na určitých úsecích dálnic, jinak je regulovaná. A stejně tak, když na úsecích, kde není regulovaná, způsobí dopravní nehodu a jede víc než 130, tak to policie zohledňuje. Neomezená rychlost v Německu je... to je mýtus, který se u nás traduje. Ale je fakt, že Němci jsou zvyklí jezdit rychle a bezpečně. A jednak je to i dáno modernějším strojovým parkem. Je tam daleko větší procento moderních dobře vybavených vozů ve srovnání s Českou republikou. Navíc dálnice jsou v Německu pěkné. Pokud se rekonstruují, tak je ta rekonstrukce mnohem flexibilnější než u nás. Pracují tam kompetentnější lidé, přestavba dálnic... probíhá to ohleduplněji na provoz.“

„Bezpečí dává i auto samo, je veliké, má to všechna možná zabezpečení, airbagy atd. a v podstatě i rychlost může být někdy bezpečná.“

V případě letecké dopravy je vnímaná bezpečnost determinována výškou, ve které se letadlo pohybuje či obecným strachem z létání. Z odborné literatury (Gilovic a kol. 2001, Loewenstein 2001) víme, že bezpečí je do velké míry posuzováno jako pocit, jež v nás může vyvolávat například úzkost, strach či obavy. Část respondentů vysvětluje obavy z létání právě strachem z výšky, přičemž tento strach ve většině případů není vysvětlen žádným racionálním argumentem, ale informátoři to tak jen pocitově vnímají:

„Já nevím proč, ale nejvíc se bojím letadlem. Kupodivu. Je to nějak daný tím, že člověk je ve vzduchu. Když jsem pevně na zemi, ať už bus nebo vlak, tak se cítím mnohem bezpečněji. Je to možná blbost.....je to pocit.“

„V letadle je ten pocit, že mám pod nohama asi dvoukilometrovou díru.“

„Letecky by to mělo být nejbezpečnější. Samozřejmě, že každý má před nástupem do letadla mírný pocit strachu, před nástupem do vlaku či autobusu nad tímto nepřemýšlí.“

Společným prvkem všech výše zmíněných výpovědí je vnímání bezpečnosti z hlediska dopravní nehody, byť může být způsobena různými podmiňujícími faktory, které se na výsledné dopravní nehodě mohou podílet různými měrami. Důležitá je pro kvalitativní výzkum vyhodnocovaný metodou zakotvené teorie konceptualizace odpovědí, v našem

případě z hlediska společného vnímání bezpečnosti. Tato konceptualizace však prozatím nedostatečně vysvětluje úplnou povahu vnímaného bezpečí v souvislosti s volbou dopravního prostředku, a proto se dostáváme zpět k Obrázku číslo 12 (strana 54) a k interpretaci pravé polovinu tematické struktury výpovědí o bezpečí v dopravních prostředcích na trase Praha–Mnichov.

6.1.2 Osobní bezpečí jako faktor volby dopravního prostředku

Pravá polovina tematické struktury (viz Obrázek 12, strana 54) týkající se osobního bezpečí prezentuje rovinu osobního bezpečí, mimo riziko havárie. Je formována prostřednictvím představ a zkušeností respondentů s krádežemi, obtěžováním, obecně různým sociálním prostředím, či naopak osobní kontrolou, které dohromady více či méně zpřijemňují cestu cestujícím v jednotlivých dopravních módech. Tyto představy a zkušenosti ve výsledku obecně formulují názor na komfort cestování samotnými dopravními prostředky, který je souhrnně reflektován v následujících výpovědích.

V rovině osobního bezpečí rozdělují strukturu výpovědí o přítomnosti palubního personálu a obecně kontroly, které hrají pro informátory důležitou roli při vnímání osobního bezpečí. Na tomto základě se u respondentů formují preference a oblíbenosti jednotlivých dopravních prostředků.

„Tím autobusem – člověk věří, nebo nevím, jak to vysvětlit...také přítomnost palubního personálu hraje roli, záleží na lidech kolem. Ale autobusem jezdím i tak ráda.“

„Pocit bezpečí [v letadle] mi dává asi to, že právě sedím a starají se o mě letušky.“

„V letadle je větší kontrola, už na letišti kontrolují několikrát, v letadle pořád chodí letušky a kontrolují, co děláte.“

[V letadle] je také uklidňující to, že tam nikdo nemůže mít zbraně, tekutiny nebo cokoli v nebezpečného. Ve vlaku nebo autobusu člověk nikdy neví...“

Respondenti často zmiňují pocit osobního bezpečí v souvislosti s vysokou úrovní kontrol na letištích, stejně tak jim dodává pocit bezpečí palubní personál letadla. Jiná je ale situace u vlakových ale i autobusových spojení, která jsou naopak informátory často zmiňována v souvislosti s přímou negativní zkušeností či představy o osobním bezpečí, a to díky sociálnímu prostředí (výtržníci, opilci, sociální individua) ale i fyzickému

prostředí (otevřené vagony, nepřehlednost a množství lidí na nádraží), což odpovídá i odborné literatuře v tomto tématu (Backer-Grøndahl a kol. 2009, Rundmo a kol. 2011).

„Teoreticky mám strach z výtržníků a opilců, ale to se na dálkových tratích většinou nestává, když to jede přímo a nikde nezastavuje. Reálně se nebojím. Ale teoreticky je zde vyšší riziko, že nastoupí někdo opilý, kdo by mě obtěžoval.“

„Pocit osobního bezpečí mi dává paradoxně větší prostor. Tím, že je spojený x vagonů, takže se můžu pohybovat, jak chci. Takže můžu v případě nebezpečí utéct z posledního vagonu do prvního (smích). Taky se necítím bezpečně na přeplněných a nepřehledných nádražích, kde vystupuje a nastupuje mnoho cestujících.“

„Ve vlaku je velké množství cestujících. Vlak zastavuje na více místech, kde cestující nastupují a vystupují a může se stát, že vám ukradnou zavazadlo, proto ve vlaku nikdy nemůžu spát.“

„Ve vlaku pořád prochází spousta lidí, je potřeba si dávat pozor na zavazadla. Nejsou to pouze zaměstnanci dopravce, kteří by chodili uličkami jako v letadle.“

„Ve vlaku, ale vlastně i autobusu, jste s jinými lidmi a nikdy nevíte, na koho natrefíte – může Vás kdokoliv obtěžovat. Během své kariéry jsme několikrát museli volat i policii, protože se stalo, že lidé někoho obtěžovali, nebo dokonce brali drogy.“

„Pak samozřejmě může to jakoby to nebezpečí plynout ze spolucestujících. Už se několikrát stalo, že například, když byl někdo opilej, tak ten autobus zastavil, a policie třeba musela toho opilce vytáhnout z autobusu a vzít na záchytku.“

Cestující zohledňují osobní bezpečí nejen při volbě dopravního prostředku, ale i například při výběru místa v dopravním prostředku. Jedna z informátorek dokonce uvedla zajímavou představu osobního bezpečí ve spojitosti s vůní v autobuse:

„Já se občas necítím bezpečně kvůli tomu, že občas v autobusech používají, ale zase se to může stát v jiném dopravním prostředku, když používají aroma... silné vůně. Takže umělá aromata. To je hlavní důvod. Takže jsem si vytipovala několik společností, se kterými cestuji, protože u nich se to nepoužívá.“

Společným rysem výpovědí osobního bezpečí jsou obecně představy cestujících o kontrole. Psychologický faktor bezpečnostních kontrol a přítomnosti palubního personálu se již mnohokrát v podobných výzkumech prokázal, jako důležitý faktor volby dopravního prostředku (Backer-Grøndahl a kol. 2009). Potenciální nepříjemné situace při cestách vlakem jsou mnohými autory považovány za důležitější faktor bezpečnosti než riziko nehody (Rundmo, Moen 2006, Rundmo a kol. 2011).

Zajímavý je také genderový rozdíl ve vnímání bezpečnosti. Z hlediska kvalitativního srovnání hovoří v našem (byť nesourodém) vzorku respondentů o osobním bezpečí převážně ženy, a to při dotazování na vlak jakožto referenční mód celého výzkumu. Tento jev je popisován i v zahraniční literatuře (Fyhri, Backer-Grøndahl 2012). Ženy obecně často ve výpovědích zmiňují přepadení a krádeže, obzvláště v nočních spojích, jako důvody pro obavy o osobní bezpečí. Muži naopak při odpovědích akcentují zkušenosti z dopravních nehod automobilem, případně zdůrazňují přítomnost leteckého personálu při pracovních cestách letadlem, což odpovídá odborné literatuře věnující se tématu genderu v dopravě, viz například Gordon (1989) či Dobbs (2005).

Z analýzy narativů našich informátorů, cestujících autobusem, automobilem a letadlem na trase Praha– Mnichov, plyne, že bezpečí jako faktor lze strukturálně rozlišit na dvě roviny (viz Obrázek 12, strana 54):

- 1) rovina nehodovosti, ve které jde především o rovinu vnímání bezpečnosti z hlediska možného dopravního incidentu podmíněného statistikou nehod, kvalitou řidiče a fyzickým prostředím
- 2) rovina osobního bezpečí, která je podmiňována a rozvíjena faktory kontroly, sociálním prostředím a pohodlím.

Obě tyto roviny stavím ve své struktuře vedle sebe, nikoli proti sobě. V pozadí procesů související s vnímanou bezpečností cestujících leží představy a porozumění, které se váží nejen ke mnou vytvořeným rovinám nehodovosti a osobního bezpečí, ale také ke zkušenostní a pociťové rovině, kterou se cestující snaží vyjadřovat svoje názory v polostrukturovaných rozhovorech, a kterou jsem se snažil při tvorbě výsledné tematické struktury zohlednit.

Bezpečí v dopravě představuje komplexní téma zajímavé pro řadu společenskovedních oborů, čímž vzniká prostor pro náhledy z různých úhlů pohledu. V mém případě

analýza vnímané bezpečnosti v dopravních prostředcích umožnila definovat dvě zcela rozdílné roviny vnímání bezpečí. V kontextu budoucí výstavby vysokorychlostních vlakových spojení na trase Praha–Mnichov může hrát vnímaná bezpečnost zkoumaných konkurenčních dopravních prostředků důležitou roli při cestovní chování, respektive při výběru dopravního prostředku na trase.

6.2 Faktor plynutí času

Z teoretické části této práce, konkrétně ze subkapitoly 3.4.2 již víme, že čas není jen absolutní hodnota, ale nabývá taktéž fyzikálně-psychologického časoprostorového rozměru v podobě individuálního plynutí času. Cílem výzkumu tohoto faktoru je snaha o porozumění vnímání plynutí času v souvislosti s cestovním chováním pro vybrané dopravní módy na trase Praha–Mnichov, a to na základě hledání vztahů a souvislostí za pomoci induktivních metod podle metody GTM pro kvalitativní vyhodnocování dat. Oproti předchozí kapitole o bezpečnosti je plynutí času pro názornost posuzováno a porovnáváno mezi zkoumanými dopravními prostředky.

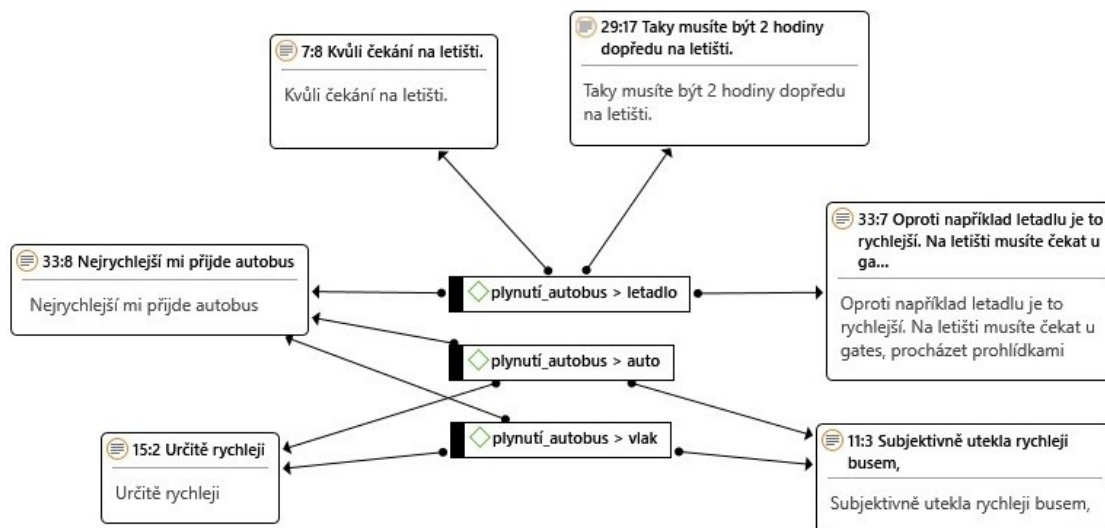
Hlavním cílem je odhalení souvislosti mezi plynutím času, účelem cesty, dálkovou mobilitou/frekvencí cestování a aktivitě/činnostech respondentů během jejich cesty na trase Praha–Mnichov. Výsledky jsou rozpracovány zvlášť podle dopravního prostředku na základě plynutí cesty a následně porovnány mezi sebou.

Účelem analýzy faktoru plynutí času bylo porozumění významům a vztahům mezi jednotlivými strukturami. Nejprve vznikla hrubá struktura za pomoci rozdělení kódů na základě vztahů rychlejšího a pomalejšího plynutí času vybraného dopravního prostředku v porovnání ostatními zkoumanými prostředky. Z této velmi obsáhlé hrubé struktury porovnání bylo následně po trojitém překódování vyvozeno a konstruováno 5 nepřímě pozorovaných a implicitně vyjádřených významových polí, které jsou jednotlivě znázorněny, diskutovány a interpretovány v následujících subkapitolách.

6.2.1 Za prací nejrychleji autobusem

První významové pole s autobusem jako referenčním módem se věnuje otázce plynutí času při cestování autobusem a má vypovídat o vnímání celkového cestovního času (viz Obrázek 13).

Obrázek 13: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času autobusem



Zdroj: autor, tvorba v analytickém nástroji ATLAS.ti

Základem vnímání cestovního času je optimální balanc rozložení mezi percepcí vzdáleností a percepcí celkového času, jak o něm hovoří Wittmer a Laesser (2010), viz Obrázek 4 (strana 31). Autobus je v tomto významovém poli chápán na základě výpovědí informátorů jako nejrychlejší v porovnání se všemi ostatními dopravními módy a to díky rychlosti plynutí času v autobuse. Obzvláště je významové pole „rychlého“ autobusu charakteristické akcentací pomalého plynutí času při cestování letadlem (respondenti porovnávali po vyzvání tazatelem), a to při čekání na letištích, při letištních kontrolách a obecně v celém procesu odbavení na letišti:

„Oproti například letadlu je to rychlejší. Na letišti musíte čekat u gates, procházet prohlídkami.“

V odborné literatuře je tento jev popsán například právě Wittmerem a Laesserem (2010), kteří k tomuto dodávají, že vědomě vnímané pomalé situace, jako je čekání ve frontě na letišti, ještě více zpomalují subjektivní vnímání času. Plynutí času je pro tohle významové pole důležitější ve smyslu komfortu nasednutí do autobusu a možnosti

kompletně relaxovat případně urychlit plynutí času nějakou činností. Záleží ovšem na náročnosti myšlení při dané aktivitě, která může být zcela individuální. Wittmer a Laesser (2010) tvrdí, že při činnosti, která vyžaduje hodně myšlení, je čas vnímán déle. Naopak činnosti, které nepotřebují mnoho myšlení, zkracují čas, jak potvrzují i sami respondenti při otázce způsobu trávení času v autobuse:

„Subjektivně mi cesta utekla rychleji busem, protože jsme spali.“

„Koupím si nějaké časopisy, čtu, luštím.“

„Spím, čtu, koukám z okna, povídám si s kamarádkami. Rychleji to uteče.“

Všechny tyto činnosti hrají důležitou roli při vnímání délky času. Na rychlé plynutí času v autobuse má podle některých informátorů taktéž vliv dobrá kvalita českých a německých dálnic na trase Praha–Mnichov v porovnání s pomalým vlakovým spojením:

„Cesta autobusem mi ubíhá určitě rychleji. Protože je dobrá dálnice, takže to dobře běží.“

„No, sem tam se taky zácpy vyskytnou, nicméně jak jsem říkala, někdy může ten autobus jet i objížd'kou a dostaneme se v cestě dál, kdyžto vlák zůstane stát a jet dál nemůže“.

Pro toto významové pole je charakteristické rychlé plynutí času v autobuse, které by mohlo být zapříčiněno kromě výše zmíněného také účelem cesty ve spojitosti s dálkovou mobilitou respondenta. Wittmer a Laesser hovoří o různém plynutí času v souvislosti s opakovanými cestami na stejné trase (Wittmer a Laesser 2010, s. 49): „Když cestujete po určité trase poprvé, je cesta vnímána jako více časově náročná. Pokud ale na stejné trase cestujete pravidelně, (například do práce), cesta ubíhá už rychleji.“

V rámci nasbíraného vzorku informátorů nelze díky dostatečně reprezentativnímu, a už vůbec ne staticky významnému vzorku (třináct respondentů autobusem) tvrdit, jaký je převažující účel cesty autobusem na trase Praha–Mnichov. Z výpovědí informátorů je zřejmé, že samotný účel cesty nehraje nikterak zásadní roli v percepci plynutí času, nicméně po přihlédnutí ke kontextu individuálních cest – k odpovědím na otázky ohledně pravidelné dálkové mobility na trase Praha–Mnichov – lze u některých

informátorů pozorovat určitou souvislost v rychlejším plynutí času, pokud na trase necestují poprvé, podobně jako popisuje Givonni a Bannister (2012). Toto zjištění dokládají dvě níže odcitované části polostrukturovaných rozhovorů mezi tazatelem (T) a dvěma cestujícími autobusem (C1 a níže pak C2).

T: Jak obvykle trávíte čas na cestě?

C1: Pracuji.

...

T: Utíká Vám cesta při cestování autobusem rychleji (nebo pomaleji), než když cestujete jiným dopravním prostředkem?

C1: V případě těchto mezinárodních autobusů do Německa bych řekla, že mi utíká tak nějak stejně dobře, jako třeba ve vlaku.

T: Proč myslíte, že čas při cestování autobusem plyne jinak rychle?

C1: V případě, kdybych srovnala autobus například s vlakem, tak délky cesty jsou skoro stejné. Ale ten čas, je to prostě o tom, jak ho naplním, tak to může být dobrá věc. Já jsem třeba zvyklá v autobuse pracovat, ale samozřejmě se můžu nudit ve vlaku i v autobusu.

...

T: Kolikrát jste letos cestoval/a do Mnichova nebo z Mnichova do Prahy?

C1: Průměrně cestuji teď jednou měsíčně tam a zpět. A dřív to bylo víc – 2x – 3x měsíčně. Takže letos (za poslední rok) tak 12x.

Druhý citovaný rozhovor, na kterém ilustruji souvislost plynutí času v autobuse s účelem cesty a pravidelnou dálkovou mobilitou, je s cestující, která během cesty není zvyklá pracovat, nicméně její účel cesty je taktéž pracovní, na trase jezdí pravidelně a dobu strávenou v autobuse nepovažuje za dlouhou. Čas jí plyne rychle, protože je již na cestování na trase Praha–Mnichov kvůli práci zvyklá. Zvyk je tedy jedním z důvodů pro výslednou volbu autobusu, jak potvrzuje například Aarts a kol. (1997), Verplanken a kol. (1994).

T: Jak obvykle trávíte čas na cestě?

C2: Koukám z okna, čtu. Cesta mi díky tomu ubíhá velmi rychle...

T: Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?

C2: Během cesty autobusem nepracuji.

T: Jste s plynutím času na cestě spokojen/a, nebo se nudíte? Kdy a při čem?

C2: Ne, ne, jsem spokojená. Koukám na okolí. Sem tam i třeba čtu, nebo spím.

T: Utíká Vám cesta při cestování autobusem rychleji (nebo pomaleji), než když cestujete jiným dopravním prostředkem? S jakým prostředkem jste srovnával/a?

C2: ... musím říct, že mi cesta autobusem přijde rychlejší a pohodlnější.

...

T: Za jakým účelem do Mnichova cestujete?

C2: V Mnichově přestupuji na autobus do Stuttgartu, kde mě čekají pracovní povinnosti.

...

T: Kolikrát jste letos cestoval/a do Mnichova nebo z Mnichova do Prahy?

C2: Šestkrát, počítám-li cestu tam a zpátky jako jednu cestu

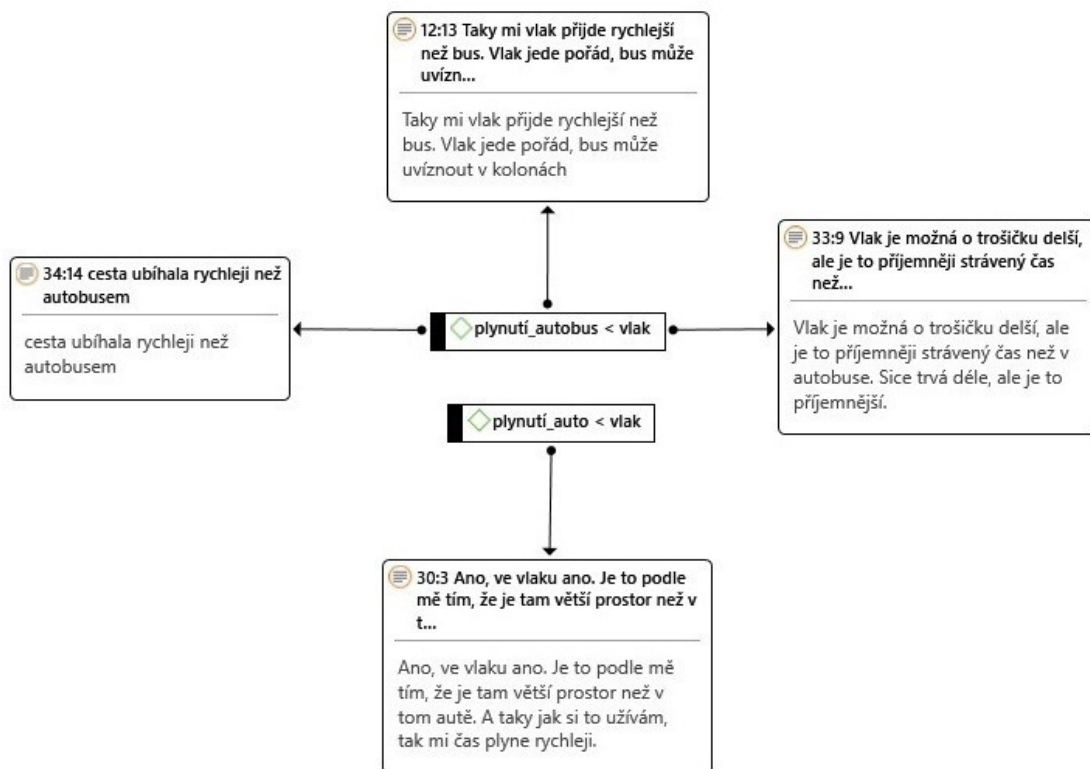
Z výše uvedených výsledků zkoumání rychlého plynutí času v autobuse je zřejmá podstata prvního ze zkoumaných významových celků. „Rychlé“ cestování autobusem je v rámci této významové skupiny způsobené nejprve obecnou nespokojeností cestujících při čekáních na letištích, kvalitou infrastruktury a zvykem v používání autobusové dopravy. Hlavní přidanou výzkumnou hodnotou této významové skupiny je spojitost rychlého plynutí času v autobuse s účelem cesty kombinovaným s pravidelnou dojížděnkou autobusem za prací na trase Praha–Mnichov.

6.2.2 Nejrychleji pohodlným vlakem

Druhou skupinou, která vznikla analýzou kvalitativních dat v softwaru ATLAS.ti při užití metody GTM, je významové pole s vlakem jako referenčním módem. Informátoři porovnávali plynutí času výhradně s cestami autobusem a automobilem. Jednotným přívlastkem této skupiny je slovo pohodlný. Pohodlí hraje pro cestující důležitou roli při cestování nejen v rámci zkoumaného bezpečí (viz subkapitola 6.1.2, strana 58), ale i právě pro cestující vlakem. Z výpovědí respondentů je jasně patrné propojení pohodlí ve vlaku s rychlým vnímáním času na cestě. Čas strávený na cestě tak utíká cestujícím rychleji, pokud se mohou například ve vagonu projít, pohodlně pracovat, zkrátit si čas občerstvením v jídelním voze, pro rodiče je pak důležitá možnost zabavit děti v kupé s dostatečným místem pro malování, čtení a odpočinek. O souvislosti pohodlí a plynutí

času vypovídá Obrázek 14, který je výstupem analytického nástroje *Network creation* softwaru ATLAS.ti.

Obrázek 14: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času vlakem



Zdroj: autor, tvorba v analytickém nástroji ATLAS.ti

Podrobněji pak souvislost pohodlí a rychlého plynutí času ve vlaku ilustruje následující sada výroků:

„Ve vlaku trávím čas odpočinkem, ale i prací, což se dá skloubit dohromady. Je tam možnost toho, že si člověk ve vlaku může zapnout wifi, může pracovat na zakázce třeba i jiné než má předávat, nebo kterou právě realizuje.“

„Pokud budu mluvit za sebe tak, pro mě je doprava vlakem bezpečnější a pohodlnější, a to jak z toho pohledu, že můžu kdykoliv využít toaletu, nebo se občerstvit či se kochat krajinou, nebo popřípadě pracovat na notebooku.“

„Jelikož máme dítě, tak si nejčastěji hrajeme, zpíváme, povídáme si – zkrátka se snažíme zabavit malého. Dokud jsem jezdila sama, tak jsem si četla, relaxovala. V tom je to rozhodně výhoda vlaku. Člověk se zabaví a cesta rychleji uteče.“

Detailně pak souvislost pohodlí s rychlým plynutím času ve vlaku dokládá citovaná část polostrukturovaného rozhovoru mezi tazatelem (T) a pravidelnou cestujícím vlakem (C3):

T: Jak obvykle trávíte čas na cestě?

C3: Jidlem – svačinky (pro děti jsem měla), šli jsme na kávu. Se servisem jsme byli spokojeni. Byl to moderní vlak, nedrncá jako místní lokálky. Ráda koukám z okna, ale s dětma to moc nejde, věnovali jsme pozornost jim. Malýmu jsou 3 roky, starší je 6. Měli jsme s sebou nějakou knížku, omalovánky a tak...

T: Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?

C3: Pro mě je důležitý pohodlí. Užívám si tu cestu. Rozhodně víc než v autě, protože tam já v uvozovkách „řídím“.

T: Jste s plynutím času na cestě spokojen/a, nebo se nudíte? Kdy a při čem?

Ve vlaku se nenudím, užívám si to. Byl to zážitek. Ve srovnání s autem, tak bych neměnila.

...

T: Utíká Vám cesta při cestování vlakem rychleji (nebo pomaleji), než když cestujete jiným dopravním prostředkem? S jakým prostředkem jste srovnával/a?

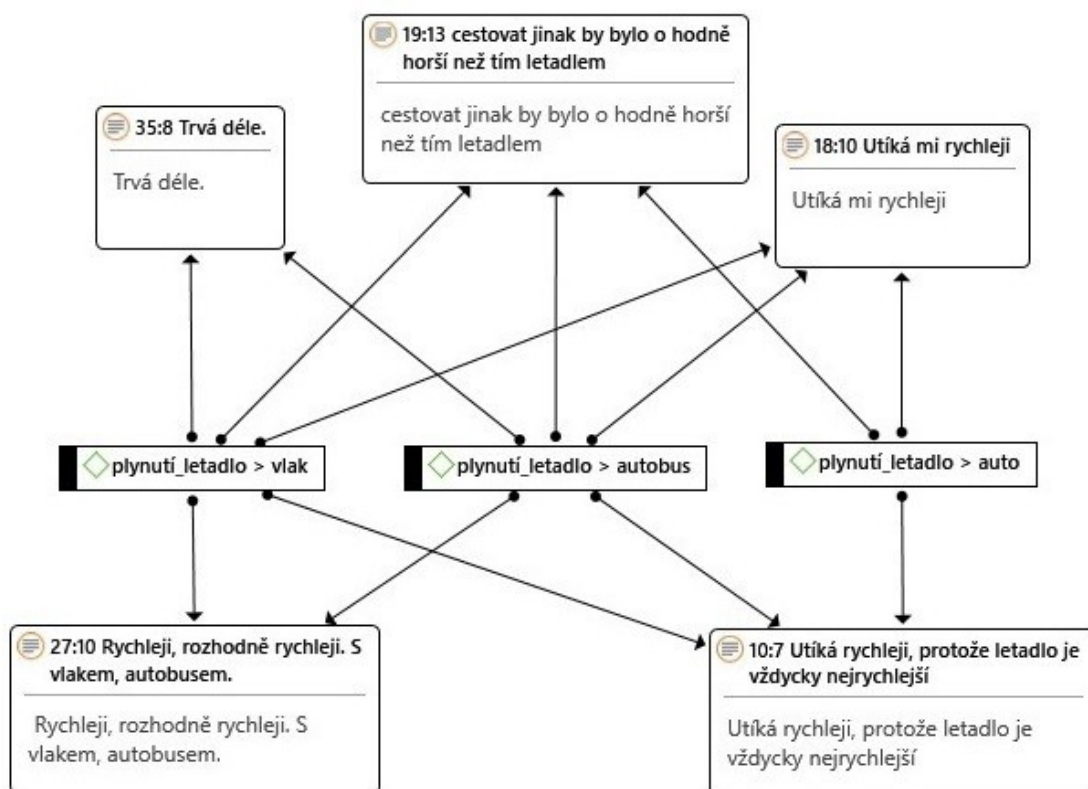
C3: Ano, ve vlaku ano. Je to podle mě tím, že je tam větší prostor než v tom autě. A taky jak si to užívám, tak mi to uteče rychleji.

Poznatky o druhé skupině popisující spokojené cestující vlakem jednoznačně hovoří o spojitosti faktoru pohodlí při rychlosti plynutí času ve vlaku. Společným jmenovatelem je pohodlně strávený čas na cestě, ať už tento pojem znamená možnost pracovat, relaxovat, pozorovat krajinu, projít se po vlaku nebo zabavit děti. Na rozdíl od předchozí významové skupiny „rychlého“ autobusu se v rámci celého vyzpovídaného vzorku informátorů neprojevila souvislost s účelem cesty vlakem či frekvencí cestování na stejné trase. Teoretické vysvětlení může být způsobeno nedostatečnou kvalitou infrastruktury, vysokou cenou a hlavně celkovou dlouhou cestovní dobou pro časté dojíždění za prací vlakem na trase Praha–Mnichov. Tento problém je následně nejvíce popisován a interpretován v následující subkapitole.

6.2.3 Nejrychleji letadlem, protože je to (zatím) nerychlejší

Třetí významová skupina plynutí času vzniklá na základě dříve prezentovaného metodologického rámce (GTM) za pomoci užití programu ATLAS.ti dává dohromady výroky o rychlém plynutí času v letadle v souvislosti s jeho vyšší rychlostí, a to v porovnání mezi všemi zkoumanými dopravními prostředky, jak nastiňuje Obrázek 15.

Obrázek 15: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času v letadle



Zdroj: autor, tvorba v analytickém nástroji ATLAS.ti

V porovnání s jakýmikoli jinými dopravními módy je výhradní doménou letecké dopravy bezesporu přepravní rychlost. Na námi zkoumané trase Praha–Mnichov je oficiální doba nejkratšího přímého letu 50 minut (Lufthansa 2019), přičemž měření vzdušné vzdálenosti (Google Maps 2020) mezi letišti obou center ukáže vzdálenost 266 km. Jednoduchým výpočtem lze tak zjistit, že průměrná rychlost přímého leteckého spojení společnosti Lufthansa na trase Praha–Mnichov činí téměř 320 km/h. Tato rychlost nápadně připomíná teritorium rychlostí VRT, které by ze své podstaty rychlosti měli být největším konkurentem pro leteckou dopravu (Dobruszkes 2011, Albalade a kol. 2015). Průměrná rychlost letadla s trojmístnou cifrou začínající číslovkou 3 tak nechává automobilovou i autobusovou alternativu z tohoto úhlu pohledu daleko za sebou. Není proto náhodou, že významová skupina, která na základě analýzy metodou

GTM syntetizuje poznatky rychlého plynutí času v letadle, se nejvíce vymezuje právě vůči současnému vlakovému spojení.

Z výpovědí ohledně referenčního vlaku jsou patrné stížnosti na nevyhovující železniční spojení na trase Praha–Mnichov s příliš komplikovanou, pomalou a často i drahou kolejovou dopravou. Společným znakem této skupiny je plynutí času v podobě absolutní priority rychlého přesunu z Prahy do Mnichova a zpátky, kterou v situaci před leteckými omezeními způsobenými celosvětovou pandemií covid-19 zajišťovala přímým letem jediné společnost Lufthansa. Někteří z informátorů využívají letiště v Praze nebo v Mnichově jako přestupní stanice, někteří i jako přechodnou noclehárnu. Následující výroky různých informátorů vypovídají o časové prioritě cestujících letadlem a poukazují na nedostatečnou železniční infrastrukturu a přílišnou cenu za spojení Západním expresem společnosti České dráhy:

„No vlakem to trvá... asi dlouze. Tak jezdí nějaký ten západní Expres, ten jede 8 až 9 hodin. Mám pocit, ale to neřeší ten přestup do toho Lucemburska [cestující využívá Mnichov jako přestupní stanici na své cestě do Lucemburska]. To by byla záležitost na celý den. Takže, zítra tam mám jednání, takže tam odletím a zítra večer budu zpátky, což ten vlak podobný podmínky nedokáže nabídnout. Ano. Je to rychlejší a ještě s tím přestupem v Mnichově, kdyby to letělo přímo, tak je to úplně nejjednodušší... Ale bohužel. To znamená z hlediska ceny si myslím, že by bylo dražší... ty mezinárodní cesty vlakem jsou určitě dražší.“

„Přemýšleli jsme o vlaku, ale tím to trvá snad 5 hodin a my nechtěli tolik hodin trávit ve vlaku. Spojení jsme si hledali sami a nakonec hrál hlavní roli při rozhodování čas, rozhodně čas. A možnost platit na let předchozími nalítanými mílemi. Tento let nás nestát ani korunu. U vlaku tuto možnost nemáme.“

„Čas utíká [v letadle] rychleji, protože letadlo je vždycky nejrychlejší.“

Cestující obecně preferují rychlost letadla, protože vlaková spojení jsou pro ně na trase nedostatečně rychlá a za strávený čas na cestě i poměrně drahá:

„Vím, že něco takového [přímé železniční spojení na trase] existuje, ale nedovedu si představit, že bych tím jel.“

Obecný názor na současné pomalé železniční spojení je taktéž patrný z následující části rozhovoru mezi tazatelem (T) a cestujícím letadlem (C4):

T: Uvažujete o tom, že byste příště jel/a vlakem? Proč ano / ne?

C4: Tady v tom případě ne. Jako když jsem letěl do Budapešti v létě, tak jsem o tom chvíli zvažoval, ale je pravda, že zrovna ten východ je to pomalý na ty vlaky. No až jestli tu budou jednou jezdit vlaky rychle, tak možná ...

T: Tak až bude ta rychlodráha?

C4: Jo, jo ... Až jednou bude.

T: Co by Vás motivovalo k cestě vlakem?

C4: Ta rychlost. Tady v těch současných podmínkách tak možná Praha–Brno ... Je to dobrý ... Já jsem jednou jel do Bratislavy a z Prahy jsme jeli 6 hodin ... Nebo 4,5 (hodiny), ale bylo to hrozný.

T: Jak to? Měl zpoždění?

C4: Jo, jo, půl a pak čtyřicet minut, takže chvíle byla zpoždění jak hrom, takže jsme v tom vlaku strávili 5 hodin, což si myslím, že je ...

T: Jak dlouho by musela trvat cesta vlakem a kolik by musela stát jízdenka, abyste využil vlak?

C4: Tak, proto je to srovnatelný s tím, co jsem říkal, že máte být na letišti 2 hodiny předem a další hodinu vám trvá, než dostanete zavazadla, tak než se z toho letiště vymotáte, tak to jsou 3 hodiny navíc, takže kdyby jel ten vlak o ty 2 nebo 3 hodiny dýl [než doba letu], tak v pohodě. Když přijdete na nádraží a jedete 5 hodin, tak by to ještě šlo, já nevím, kolik by to stáli ... Ale při té rychlodráze by se to stíhalo výrazně líp než dneska, že jo.“

Za stávajícího stavu je pro tohoto cestujícího množství času strávené na cestě vlakem neúnosné. Podobným výrokiem poptávají přítomnost VRT mezi Českem a Německem i další cestující letadlem:

„K příští cestě vlakem by mě motivovalo zkrácení času na cestě, kdyby to byl vysokorychlostní vlak. Kdybychom měli na výběr mezi cestou letadlem 50 minut a vlakem 2 nebo 3 hodiny, určitě bychom si vybrali vlak. Odpadly by ty hodiny strávené na letišti dopředu, odbavení apod. Stejně tak bychom si vybrali vlak, pokud by mezi dvěma destinacemi nebyl přímý let, nebo bychom zvažovali jinou zemi, kam poletíme.“

„Motivovalo by mě přímé spojení Brno–Praha–Norimberk. Aby to byl opravdu rychlovlak, jaký jezdí například v Německu [Norimberk Expres] až 250 kilometrů za hodinu ne-li víc. 250 kiláků v hodině je podle mě v dnešní době západoevropský standard. Očekával bych, že v Mnichově by z Prahy vlak mohl být za 2,5 hodiny. Cesta se zkrátí o polovinu. Jízdenka by mohla stát 800 – 1000 Kč, pokud by to bylo s komfortem, rychlostí – tak jak je standardem v západní Evropě. Cenu porovnávám s plnou nádrží u auta. Přes 600 km auto spotřebuje přes ¾ nádrže, která mě vyjde okolo 1500 Kč.“

Z těchto výpovědí je patrná potřeba plynutí času v podobě rychlosti a s ním spojeného cestovního času, který současné železniční spojení nemůže nabídnout, což přesně vystihuje výrok jedné z informátorek: *„Když nebudu spěchat, jela bych [do Mnichova] vlakem.“*

Někteří informátoři jsou ochotni vyměnit pomalu plynoucí čas na letišti při kontrolách za vysokorychlostní spojení, ve kterém by jim čas plynul rychleji díky konstantnímu plynutí času ve vlaku, které je zapříčiněné stálou rychlostí bez zbytečných čekání při kontrolách na letištích.

Výpovědi této významové skupiny plynutí času také vykazují souvislost rychlosti letu a účely cesty v kombinaci s pravidelnými cestami, stejně jako tomu bylo u prvního významového celku autobusu (viz subkapitola 6.2.1). Některé z odpovědí cestujících letadlem odkazovali na fakt, že letenku jim platila jejich firma, pro kterou je čas strávený na letišti (jinými slovy plynutí času pro firmu) vhodný, protože mohou pracovat a cestování letadlem je tím pádem pro firmu levnější než zaměstnancova cesta vlakem, jak dokládá hned několik odpovědí z části rozhovoru tazatele (T) s informátorem (C5), který cestuje letadlem z pracovních účelů:

T: Jak obvykle trávíte čas na cestě?

C5: Většinou, když je to služební cesta jako dneska, tak vyřizováním služebních věcí ještě mezi tím na letišti.

T: Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?

C5: Tak asi nějaký kompromis mezi tím.

T: Jste s plynutím času na cestě spokojen/a, nebo se nudíte? Kdy a při čem?

C5: Většinou let je takový – sluchátka do uší, poslechnout si muziku, odpočinout si a během čekání na letišti vyřizováním e-mailů a úkolů do práce

T: Proč myslíte, že čas při cestování letadlem plyne jinak rychle?

C5: Vyšší přepravní rychlost.

....

T: Jak dlouho by musela trvat cesta vlakem a kolik by musela stát jízdenka, abyste využil vlak?

C5: Vzhledem k tomu, že to platí firma, tak pro ni bude dražší naše nepřítomnost.

T: Kolikrát jste letos cestoval/a do Mnichova nebo z Mnichova do Prahy?

C5: Nevím, asi desetkrát..

Jiné respondentce přiřadila let sama firma, neboť létání letadlem je pro firmu otázka prestiže, na kterém si zakládá. Klíčovým faktorem však stále zůstává rychlost spojení, jak dokládá tento výrok:

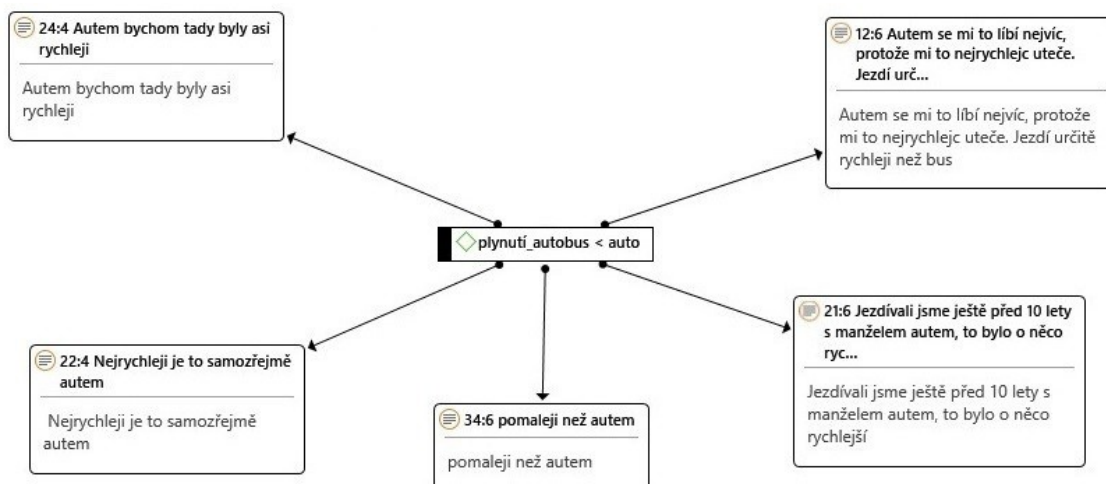
„Musela jsem letět business class. Je to firemní kultura. Zaměstnanci musí létat business class. Případné spojení vlakem by muselo být co nejrychlejší, protože pro firmu je důležité, aby jejich pracovník byl co nejdříve doma, proto jim platí letadlo včetně vyšší třídy cestování.“

Hlavním shrnujícím poznatkem pro třetí významové pole plynutí času je definice klíčového rozhodujícího faktoru plynutí času – rychlosti, kterou cestující potenciálně poptávají i u vysokorychlostního dopravního systému na trase Praha–Mnichov. Výpovědi spadající do této skupiny jsou z velké části výpověďmi dotazovaných cestujících letadlem z pražského letiště Václava Havla. Společným determinantem pro rozluštění podstaty této struktury významového pole je vztah leteckého spojení versus vlakového spojení na trase, kde v tomto pomyslném souboji železnici nemilosrdně sráží její zoufale pomalá cestovní rychlost na trase (konkrétně 78 km/h, viz subkapitola 4.1.4), zdlouhavé přípoje a obecně vžitá představa cestujících o neexistující alternativně rychlého spojení, než jakým je letadlo pro jejich výhradně „rychlé“ pracovní účely. To vše způsobuje představu nesrovnatelně rychlejšího plynutí času při cestování letadlem na trase Praha-Mnichov v porovnání s obecně pomalým vnímáním plynutí času železničního spojení.

6.2.4 Nejrychleji po vlastní ose a nezávisle autem

Čtvrtou analyzovanou významovou skupinou formovanou analýzou prostřednictvím užití metody GTM je skupina výpovědí o plynutí času při jízdě automobilem, kterou definuje převážně rychlejší a nezávislé plynutí času v porovnání výhradně s autobusem (viz Obrázek 16).

Obrázek 16: Síť vybraných výpovědí nejrychlejšího plynutí času v automobilu



Zdroj: autor, tvorba v analytickém nástroji ATLAS.ti

Jako důvody rychlejšího plynutí času v automobilu informátoři uvádějí samotnou dálniční rychlost, která plyne z přítomnosti kvalitních dálnic mezi městy Praha a Mnichov, a možnost individuálního odpočinku během jízdy, možnosti občerstvení v motorestech, a celkové individualitě v procesu vlastní volby trasy, například v případě kolon, jak dokládá několik citovaných úryvků z výpovědí respondentů:

„Ono občas si jdu zapálit, takže ani vlak ani autobus mi to neumožňuje, takže pro mě nejlepší varianta je služební auto a zastávka na benzínce ...“

Někteří informátoři naopak zmiňují potenciálně pomalejším plynutí času v automobilu při dopravních kongescích, což opět podporuje teoretickou rozpravu Wittmera a Laessera (2010) o pomalejším plynutí času při nepříjemných situacích.

„Pokud je provoz plynulý, tak t [plynutí času] vnímám dobře. Pokud je na cestě kolona, jako případ D1, tak se z cesty stává horor.“

Nástupem moderních navigačních technologií se nicméně problém pomalého plynutí času vlivem dopravních kongescí jeví jako podřadnější obzvláště na zkoumané trase Praha–Mnichov. Informátoři v několika případech zmiňují problémy s dopravními kongescemi na dálnici D1 mezi Prahou a Brnem, nicméně na trase Praha–Mnichov je již jejich vnímání času rychlé.

„V určitých úsecích se zácpám těžko dá vyhnout, jsou sice různé aplikace, například Waze, které pomáhají řidičům, i navigace v autě je spojena s nějakou rozhlasovou stanicí a hledá objízdné trasy, ale z mé zkušenosti je to [trasa Praha–Mnichov] tak dobře koncipovaná cesta, že tam většinou zácpy nejsou. V dopravní špičce kolem 16. hodiny se mohou před Mnichovem tvořit kolony, ale není to nic dramatického. Průjezd touto trasou je většinou v pořádku.“

„Bála jsem se trošku na D1, ale dneska si můžete stáhnout různé aplikace, a viděla jsem, že je D1 průjezdná, i když je tam hodně omezení. A potom z té Prahy, jak jsme jeli na Plzeň dál do Mnichova, tak tam už to šlo v pohodě.“

„Poslední cesta z Mnichova do Prahy byla bez kolon, cesta byla plynulá, příjemná, svižná. Zvládli jsme to asi za 5,5 h, řekl bych bez problémů.“

Společným znakem výroků v této skupině plynutí času, podobně jako u první skupiny významového pole plynutí času v autobuse, je pravidelná mobilita cestujícího autem na trase Praha–Mnichov, kde spokojenost s plynutím času vyplývá z dobré a bohaté zkušenosti cestování automobilem z Prahy do Mnichova a zpět, a to díky vědomí potenciálních rizik spojené s plynutím času (kolony kolem Mnichova), se kterými cestující počítají. Pravidelným cestováním na trase se jim tak cesta vědomě zkracuje a s plynutím času jsou proto na cestě spokojeni, což odpovídá tvrzení Wittmer a Laesser (2010).

Plynutí času při cestách automobilem se taktéž odvíjí od toho, zda je cestující v autě pasažérem nebo řidičem, respektive zda cestuje sám nebo má v autě společnost. V roli pasažéra je plynutí času při jízdě automobilem vnímáno jako rychlejší, a to díky množství činností, které lze při cestování autem provozovat, jak vysvětluje jedna z informátorek:

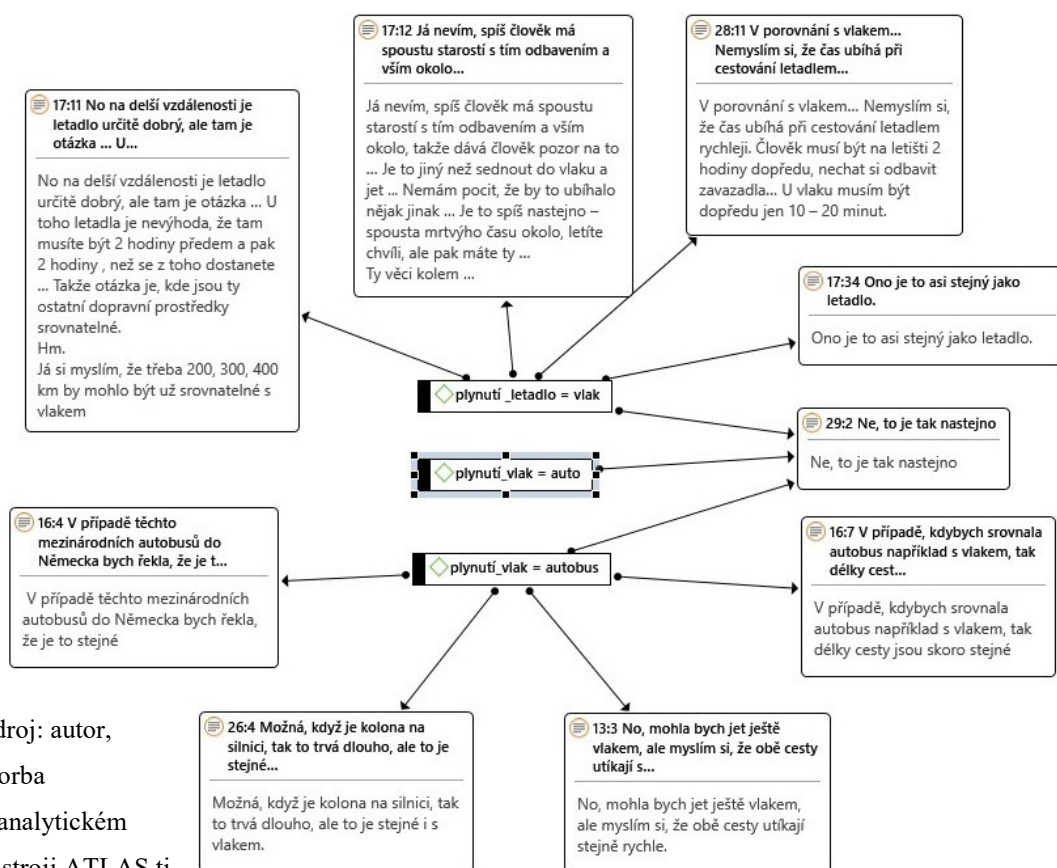
„Záleží na tom, jestli jedu sama nebo s někým. Pokud jedu sama, tak se učím angličtinu nebo nějaké vzdělávání. Občas i filmy, ale to už by musela být opravdu delší cesta. Někdy si čtu i knížku, je to opravdu různý. Když jsme jeli s partou autem, tak jsem řídila. Bavili jsme se o tom, co máme v plánu, poslouchali rádio. Uteklo nám to.“

S celkovou vzdáleností 385 km (Google maps 2020) z Prahy do Mnichova se pro spokojené cestující jeví plynutí času jako rychlé díky vybudované kvalitní dálniční infrastruktuře, kterou využívají i pravidelné autobusové linky. Oproti autobusu však automobil nabízí obecně vyšší průměrnou rychlost, individuální odjezd, a možnost zvolení trasy po vlastní ose nezávisle na případných kolonách. Klíčovou souvislostí pro nejrychlejší vnímání času automobilem je cestovní rychlost díky plně vystavěné dálniční síti mezi Prahou a Mnichovem a díky individuálnímu komfortu plánování cesty automobilem.

6.2.5 Shodné plynutí času napříč zkoumanými dopravními módy

Poslední analyzovaná významová skupina je charakteristická výpověďmi o stejném nebo podobném plynutí času v porovnání mezi vybranými módy podle Obrázku 17.

Obrázek 17: Síť vybraných výpovědí stejně rychlého plynutí času



Zdroj: autor,
tvorba
v analytickém
nástroji ATLAS.ti

Toto významové pole je tvořeno takovými výpověďmi o plynutí času, skrze které informátoři zdůvodňují, proč vnímají plynutí času jako srovnatelné. Použitím analýzy založené na principu metody zakotvené teorie byla nástrojem programu ATLAS.ti vytvořena síť podobností plynutí času na trase Praha–Mnichov, která vypovídá o stejném plynutí času mezi letadlem a vlakem, vlakem a automobilem, či vlakem a autobusem.

Podobnosti v plynutí času mezi vlakem a autobusem, případně vlakem a automobilem respondenti ani po dotázání na důvody rozdílnosti plynutí času nikterak nerozvádí a nelze je tím pádem vhodně interpretovat pro účely této práce. Respondenti se nicméně v několika případech rozpovídají u porovnání plynutí času v letadle a ve vlaku. Stejnou pocitovou dobu cesty informátoři odůvodňují pomalým plynutím času při odbavování na letišti, případně čekáním na letišti při nutné časové rezervě před odletem. Nepříjemný čas strávený na letišti se tak informátorům jeví jako pomalý a tím pádem se plynutí času „dorovná“ s cestovní dobou ve vlaku, byť je samotná jízdní doba vlaku v realitě delší. Letadlo se sice na své trase pohybuje vyšší cestovní rychlostí, navíc na kratší vzdálenosti než vlak, nicméně celková percepce cestovního času je v rámci tohoto významové pole chápána stejně jako ve vlaku s celkovou nižší cestovní rychlostí a delší dobou jízdy, a to například kvůli prostojům, čekáním, frontám, přebíhání mezi terminály a kontrolám na letišti při procesu cestování letadlem, jak ilustruje následující část polostrukturovaného rozhovoru mezi tazatelem (T) a jednou z informátorek (C6):

T: Utíká Vám cesta při cestování letadlem rychleji (nebo pomaleji), než když cestujete jiným dopravním prostředkem? S jakým prostředkem jste srovnávala?

C6: No na delší vzdálenosti je letadlo určitě dobrý, ale tam je otázka ... U toho letadla je nevýhoda, že tam musíte být 2 hodiny předem a pak 2 hodiny, než se z toho dostanete ... Takže otázka je, kde jsou ty ostatní dopravní prostředky srovnatelné.

Já si myslím, že třeba 200, 300, 400 km by mohlo být už srovnatelné s vlakem, že jo?

T: To je možné. A myslíte si tedy, že čas při cestování letadlem plyne jinak rychle?

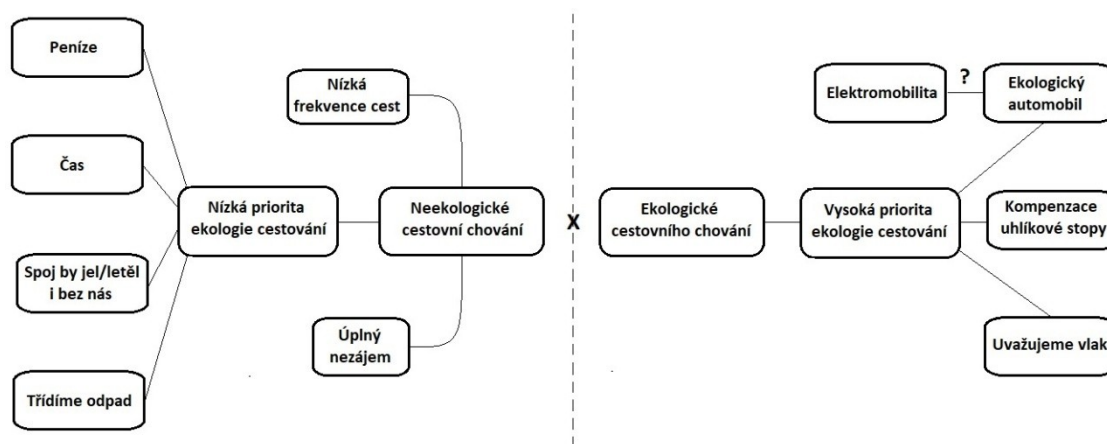
C6: Já nevím, spíš člověk má spoustu starostí s tím odbavením a vším okolo, takže dává člověk pozor na ... Je to jiný než sednout do vlaku a jet. Nemám pocit, že by to ubíhalo nějak jinak. Je to spíš nastejno – spousta mrtvého času okolo, letíte chvíli, ale pak máte ty ... Ty věci kolem.

Kromě pomalého plynutí času v důsledku procesu odbavování/přiletu na letištích je stejné plynutí času v letadle a ve vlaku vnímáno také v souvislosti se vzdáleností, kdy se výhoda rychlejšího plynutí času v letadle v tomto pojetí percepce cestovního času začne projevovat až při cestách s delší vzdáleností, kde je fyzicky strávený čas v letadle delší než čas strávený na letišti při odbavovacím a příletovém procesu. Z tohoto chápání plynutí času lze induktivním přístupem vyvodit, že pro trasy jakou je námi zkoumaná cesta z Prahy do Mnichova a zpět, je výhoda „rychlého“ letadla paradoxně převrácena v nevýhodu v podobě krátké doby letu (50 minut) v porovnání s časem stráveným na letištích při odletu a přiletu. Toto zjištění může do budoucna podpořit preferenci volby VRT, ve kterých problém pomalého plynutí času není na základě vymezeného faktoru plynutí času informátory reflektován. Čas je vnímán obecně rychleji, pokud se prostředek pohybuje po kvalitní infrastruktuře a pokud je obsazenost (naplněnost) spoje vysoká, což může mít v důsledku vliv na uspokojivý pocit z ekologického dopravního chování cestujících (například plně obsazené auto, spolujízda).

6.3 Faktor ekologického chování

Třetím vymezeným cílem této práce je výzkum vnímání ekologického hlediska, jakožto možného faktoru volby dopravního prostředku, respektive faktoru ovlivňující cestovní chování na trase Praha–Mnichov. Literatura věnující se obecně tomuto tématu se k problematice nejčastěji staví z hlediska zjišťování příslušných ekologických postojů, které následně konfrontuje tohoto tématu napříč různými dopravními módy. Obecným cílem této kapitoly je nicméně strukturalizovat představy o ekologickém chování na základě výpovědí informátorů zpracovávaných v nástroji ATLAS.ti. Tato strukturální analýza výpovědí odhalila dva celky, které se svoji podstatou staví proti sobě. Obrázek 18 znázorňuje celkové vztahy.

Obrázek 18: Tematická struktura výpovědí o ekologickém chování cestujících



Zdroj: autor.

6.3.1 Neekologické cestovní chování

Levá část tematické struktury odhaluje příčiny a souvislosti neekologického jednání cestujících, a to prostřednictvím kontextuálních struktur. Respondenty přiznané neekologické chování je v této struktuře obecně přisuzováno nízké prioritě ekologie cestování autem, automobilem a letadlem. Obecně respondenti porovnávají svoji volbu prostředku s referenčním vlakem, jakožto ekologickou alternativou. Někteří nejeví o ekologii sebemenší zájem a odpovědi na otázky ohledně tohoto tématu již nerozvádí, případně se jí i vyhýbají. Jiní cestují na trase poprvé nebo s nízkou frekvencí, čímž odůvodňují své přiznané neekologické chování. Jako více prioritní jsou pak informátory vnímány okolnosti finanční, které cestujícím brání brát ekologické hledisko jako primární prioritu, jak popisuje několik informátorů:

„Nemáme zatím tolik peněz, abychom mohly cestovat (ekologickým) vlakem, jízdenka je pro nás studentky hrozně drahá.“

„Myslím si, že v dnešní době je pro běžného člověka, který má rodinu, splácí hypotéku na dům, má čtyři děti a musí vydělávat, rozhodující pragmatické hledisko i při cestování. Také zaměstnavatel se na to dívá stejným způsobem. Rozhodující jsou náklady na dopravu, rychlost přepravy, možnost přepravy zavazadel potřených k práci a podobně. Ekologické hledisko je v tomto případě na posledním místě.“

„Vzhledem k mým finančním možnostem bych volila cestu autobusem.“

„Kdybych ty peníze měla, klidně bych vlakem jela. Jsem zatím studentka. Nemám zatím tolik peněz, abych si mohla dovolit zohledňovat toto kritérium.“

Jiným důvodem stavění ekologického hlediska do pozadí za pragmatické důvody je domněnka cestujících o časové náročnosti volby jiného ekologického dopravního módu (vlak), která by zabraňovala ve smysluplném trávení času na dovolené, případně v rozvoji firmy. Ekonomické a časové hledisko má pro tyto cestující větší prioritu:

„Máme dovolenou a přednější [než ekologické hledisko] je pro nás teď ušetřený čas, takže letadlo pro nás bylo jedinou volbou.“

„Řekl bych, že je to jedno z důležitých hledisek, ale pro mne jako majitele firmy, je na prvním místě ekonomika a rychlost. Spíše pro mě hraje roli pohodlnost a rychlost dostat se z bodu A do bodu B autem.“

Další důvody pro své neekologické postoje hledají cestující, kteří si svoji vědomě neekologickou volbu odůvodňují tím, že vybraný spoj by svoji trasu jel nehledě na jejich zakoupeném lístku. Pro obhajobu svého neekologického cestovní chování zmiňují respondenti fakt, že v domácnosti třídí odpad.

„My se snažíme třeba třídit odpad, nebo tak, ale co se týče toho cestování, tak nad tím tolik nepřemýšlím. Není to u nás otázka, která by rozhodovala, čím pojedeme. Když je potřeba, jedeme vlakem, když je potřeba, jedeme autem. Ono když mají tu pravidelnou linku, tak to letadlo by asi stejně letělo i bez nás, takže to většinou neřešíme.“

Zmíněný příklad třídění odpadu jako představy (ne)ekologického chování v kontextu ekologie cestovního chování přímo odpovídá teorii plánovaného chování, respektive Campbellovo paradigmatu (viz subkapitola 3.1.1, respektive 3.1.2), ve kterém se jedincovo výsledné jednání vyvíjí neohledně na předchozí intenci, a to z důvodu přílišného behaviorálního nákladu. Pro cestující je behaviorální náklad třídění odpadu malý, odpad tedy třídí, ale nad ekologickým cestovním chováním již nepřemýšlí, protože behaviorální náklady takového chování jsou neporovnatelně vyšší. Upřednostňují svoji potřebu nad ekologií a své jednání si ospravedlňují faktem, že autobus by odjel i bez nich.

6.3.2 Ekologické cestovní chování

Pravá část schématu ilustruje představy cestujících o ekologickém cestovním chování v podobě struktur (Obrázek 18, strana 78). Schéma zobrazuje specifický kontext vnímání ekologické volby dopravního prostředku. Ekologické chování je v této struktuře vnímáno jako vysoce prioritní, což se odráží v důvodech pro takovéto jednání. Obecná představa „ekologického vlaku“ se zde opakuje, přičemž železniční spojení je některými respondenty zmiňováno jako jejich prioritní z hlediska volby, pokud jde o ekologii. V tomto významu je tak železnice respondenty představována jako mód, o kterém cestující uvažuje, pokud chce cestovat ekologicky:

„Jezdím vlakem. Já jsem pro životní prostředí hodně. Snažím se nad tím přemýšlet.“

„Dokázal bych si představit jezdit vlakem, kdybych například měl jezdit jednou týdně a mohl bych u toho ve vlaku pracovat.“

Jiná cestující uvažuje své ekologické chování z pohledu finančních kompenzací dopravců za vytvořenou uhlíkovou. Na základě těchto kompenzací sama sebe zařazuje jako ekologickou cestující:

„Myslím si, že v cestování se chovám ekologicky. Snažím se dávat si pozor na svoji ekostopu. Pokud si například kupuji cestu autobusem, a nabízí se mi možnost připlatit něco jako eko-kompenzaci, tak si to vždycky připlatím, protože věřím, že aspoň tak se to někde vrátí.“

Specifický technologický náhled na své ekologické cestovní chování má také jeden z uživatelů automobilu, který pravidelně jezdí na trase Praha–Mnichov:

„Hledisko ekologické je pro mě taky důležité. Aspoň si to racionalizují tím, že vlastním automobil s euronormou 6, který má i relativně nízkou spotřebu. Tím, že mám kvalitní vůz tak si myslím, že neznečišťuju tak přírodu, jak kdybych měl nějaký automobil starý 20 až 30 let. Samozřejmě vlak je ekologičtější, to je mi jasné. Myslím si ale, že s vývojem nových technologií a nástupem elektromobility, která tady ve střední Evropě bude trvat asi v řádu deseti let, se situace změní. Německo už se na to chystá a vláda podniká kroky, aby to byla země neutrální na vypouštění oxidu uhličitého. Takže pokud se rozšíří elektromobilita na velkou část populace, tak se tam zase to ekologické hledisko bude muset srovnávat jinak. Do budoucna tak bude třeba zohlednit k přírodě mnohem šetrnější elektromobily, než současné spalovací motory.“

Respondent uvažuje své ekologické chování ve vztahu k emisním normám automobilu a k tématu zmiňuje roli elektromobility, která v jeho představách o ekologickém chování hraje důležitou roli. Představa o ekologickém chování je v jeho pojetí tedy přímo spjatá s technologickým pokrokem. V tomto pojetí ekologického chování je pro informátora důležité vlastnění vozidla s vysokým standardem ochranných mechanismů proti škodlivinám ve výfukových exhalacích motoru. Ačkoliv sám přiznává, že vlak je ekologičtější, zdůrazňuje ale výhodu možnosti přepravy velkých zavazadel a možnost dostat se do cílového místa bez přestupů. Behaviorální náklad pro možnost cesty vlakem by byl pro uživatele větší než možnost sednout do svého vlastního auta a individuálně cestovat.

Cílem této subkapitoly bylo strukturalizovat představy o ekologickém chování na trase Praha–Mnichov na základě výpovědí informátorů zpracovávaných metodou vícenásobného kódování (metoda GTM) v nástroji ATLAS.ti. Základní rozdělení výsledné tematické struktury (Obrázek 18, strana 78) odhalilo dvě roviny:

- 1) ekologické cestovní chování s vysokou prioritou ekologie cestování, ve kterém cestující upřednostňují vlak, finančně kompenzují svoji uhlíkovou stopu či se čekají na příchod elektromobility
- 2) neekologické cestovní chování s nízkou či žádnou prioritou ekologie cestování, která je zapříčiněna upřednostněním pragmatických skutečností dražšího a časově delšího ekologického jednání s vyššími behaviorálními náklady

Samotnou dichotomickou povahu struktury toho co je ekologické a neekologické definují sami respondenti prostřednictvím svých odpovědí. Pro spoustu lidí je v dnešní době ekologické hledisko při cestování méně prioritní, protože je časově i finančně náročnější. Z celkového pohledu na výpovědi k tomuto tématu je patrné obecné vědomí cestujících o neekologickém způsobu cestovního chování při užívání letadla, automobilu i autobusu a většina z respondentů automaticky bez předchozího navádění tazatelem porovnává své cestovní chování s představou o „ekologickém vlaku“. Ve svých výpovědích se snaží zdůvodňovat své vžité cestovní chování různými pragmatickými důvody, které se například v případě ospravedlňování formou třídění odpadu jeví jako ukázkové pro jednoznačné potvrzení váhy behaviorálních nákladů Campbellova paradigmatu a rozdílem mezi intencí a jednáním u teorie plánovaného chování.

7 Poznatky a perspektivy pro VRT

V předchozích kapitolách jsem se podrobně věnoval třem vybraným faktorům volby dopravního prostředku – faktoru bezpečí, faktoru plynutí času a faktoru ekologického chování. Z prezentace výsledků mého výzkumu v subkapitolách 6.1, 6.2 a 6.3 plyne hned několik poznatků pro budoucí výstavbu vysokorychlostního systému na trase Praha–Mnichov.

Souhrnný přehled o vlivech jednotlivých faktorů na volbu dopravního prostředku obsahuje Tabulka 4, ze které jasně vyplývají doporučení a perspektivy pro plánování VRT v kontextu vybraných faktorů bezpečí, plynutí času a ekologického chování

Tabulka 4: Souhrnná tabulka vlivu vybraných faktorů na dopravní módy na trase Praha–Mnichov

| Faktor volby | | Letadlo | Vlak | Autobus | Auto |
|---------------------------|-----------------------|------------------------------|--|-------------------------------|--|
| Bezpečí | Riziko nehody | Vysoké, strach z létání | Neutrální | Vysoké, infrastruktura | Marginalizováno, pokud řídí nebo má zkušeného řidiče |
| | Osobní bezpečí | Vysoké, přítomnost personálu | Nízké, strach z krádeží | Střední, strach z krádeží | Vysoké, kromě spolujízdy |
| Plynutí času | Pomalé plynutí | Čekání na letišti, kontroly | Nízká cestovní rychlost | Nutnost sedět na jednom místě | Dopravní kongesce, nuda za volantem |
| | Rychlé plynutí | Nejvyšší cestovní rychlost | Pohodlí, konstatní plynutí času, možnosti pracovat | Pravidelně za prací | Kvalitní dálnice, nezávislý pocit, po vlastní ose |
| Ekologické chování | Ekologické tendence | Nízké, jiné priority | Vysoké, domněnka neekologičtějšího módu | Neutrální | Nízké, jiné priority |
| | Neekologické tendence | Vysoké, jiné priority | Nízké, domněnka neekologičtějšího módu | Neutrální | Vysoké, jiné priority |

Zdroj: autor.

Pro budoucí perspektivy ve výstavbě VRT musí být zohledněno **definované pojetí bezpečí**, které je u vlakových spojení stále vnímáno jako rizikové, **výhradně v oblasti osobního bezpečí**. Analýza vnímané bezpečnosti v dopravních prostředcích poukázala na dvě zcela odlišné roviny vnímání bezpečí: rovinu vnímání bezpečí z hlediska nehod, kterými železniční doprava příliš netrpí, a rovinu osobního bezpečí. V kontextu budoucí výstavby vysokorychlostních vlakových spojení na trase Praha–Mnichov bude hrát vnímaná bezpečnost zkoumaných konkurenčních dopravních prostředků důležitou roli

pro cestovní chování, respektive pro rozhodování o dopravním prostředku na trase. Inspirací by mohla být vnímaná dobrá osobní bezpečnost u letecké dopravy, kde pocit osobního bezpečí dává a aktivní přítomnost palubního personálu

Z hlediska **plynutí času** se jasně prokázala výhoda železniční dopravy v podobě faktoru pohodlí na cestě, který zaručuje cestujícím pocit rychlého plynutí cesty. Požadovaný komfort v kombinaci s rychlou a plynulou cestou s možností pracovat ve vlaku by mohl do budoucna posloužit jako primární marketingový nástroj a přesvědčující argument pro přesednutí z letadla do VRT na trase Praha–Mnichov. Plánovací strategie by měla být cílena na změnu volby z letadla na VRT, a to formou zdůrazňování pomalého plynutí času při čekání na letišti a akcentováním rychlého plynutí ve VRT. Důraz by měl být kladen na prestiž spojený s vysokou cestovní rychlostí pozemního cestování. Zároveň by si ale cestování VRT mělo zachovat punc bezpečného dopravního prostředku s vysokou mírou kontroly, která nesmí vědomě zpomalovat pocit z cestování vlakem. VRT si musí zachovat image bezpečného cestování bez hrozby terorismu, jako se to podařilo letecké dopravě.

Faktor ekologického chování se v dnešním světě klimatické změny ukazuje jako přehlížený a pro cestující neprioritní v porovnání s pragmatickými důvody cestování. Menší ekologická zátěž by nicméně měla být stěžejním „prodejním argumentem“ VRT. V rámci praktické části výzkumu této práce se v řadě výpovědí informátorů objevovala silná poptávka po rychlejším železničním spojení mezi českým a bavorským centrem, které prozatím svoji rychlostí a komfortem nevyhovuje západoevropským standardům.

Investice do VRT na trase Praha–Mnichov by měla být prováděna s citem pro výše zmíněné definované faktory, které jsou ve výzkumných strategiích VRT často opomíjeny, tedy rychle plynoucí čas, vysoký pocit bezpečí a ekologická výhoda vlaku oproti alternativním způsobům dopravy.

8 Závěr

Analýzou sad představ o tématech bezpečnosti, plynutí času a ekologického chování cestujících v dopravě na trase Praha–Mnichov bylo v rámci cílů této práce zjišťováno, jak respondenti těmto pojmům rozumějí, tedy jakou mají představu o vnitřní obsahové struktuře těchto pojmů. S ohledem na skutečnost, že se realizace VRT na trase Praha–Mnichov zatím plánuje ve vzdálenějším časovém horizontu, je důležité zmínit, že faktory bezpečí, plynutí času a faktory ekologického chování nebyly dosud v odborné literatuře v širším kontextu pro VRT diskutovány. Předkládaná práce proto přináší nová poznání ve výzkumu volby dopravního prostředku a cestovního chování v oblasti faktorů vnímaného bezpečí, pocitu plynutí času a ekologického chování cestujících, které hrají klíčovou roli pro výsledné rozhodování o dopravním prostředku, jak dokládají závěry prezentované v této práci.

V teoretické části jsem v rámci teorie plánovaného chování nastínil otázku rozdílnosti intence cestujících a výsledného dopravního chování, které se v některých případech potvrdilo u několika výpovědí informátorů, obzvláště v kontextu jejich ekologických postojů.

Za pomoci kódování metodou zakotvené teorie a následnou kvalitativní analýzou v softwarového nástroje ATLAS.ti byla rozkryta podstata faktoru vnímání bezpečnosti pro volbu dopravního prostředku. Z výsledků analýzy faktoru bezpečnosti, kterou vnímají cestující autobusem, automobilem a letadlem na trase Praha–Mnichov, plyne, že bezpečí jako faktor lze strukturálně rozlišit na dvě od sebe oddělené roviny (viz Obrázek 12, strana 54). První je rovina nehodovosti, ve které jde především o vnímání bezpečnosti z hlediska možného dopravního incidentu a statistik o nehodách, které ovlivňuje fyzické prostředí (dálnice, rychlost, výška) a profesionalita řidičů. Druhá rovina vymezuje strukturu osobního bezpečí, která je nejvíce podmiňována a rozvíjena faktory kontroly, sociálním prostředím a pohodlím. Tyto faktory hrají nejsilnější roli ve formování této představy o bezpečí, obzvláště u železniční dopravy.

Obě tyto roviny stavím výsledně vedle sebe, nikoli proti sobě, neboť se domnívám, že pro porozumění bezpečnosti nelze jednu rovinu upřednostnit před druhou. Obě jsou navzájem provázané. Informátoři bezpečnost interpretují v té nebo oné rovině na základě vlastního pocitu, stejně jako Rundmo a kol (2011) nebo Loewenstein a kol. (2001), přičemž společným znakem je v mnoha případech přesvědčení cestujícího

v bezpečnosti již vybraného módu. V pozadí procesů související s vnímanou bezpečností cestujících leží představy a porozumění, které se váží nejen k vytvořeným rovinám nehodovosti a osobního bezpečí, ale také ke zkušenostní a pocitové rovině, skrze kterou se cestující snaží vyjadřovat svoji představu o bezpečí.

Bezpečí v dopravě představuje komplexní téma zajímavé pro řadu společenských vědních oborů, čímž vzniká prostor pro náhledy z různých úhlů pohledu. V mém případě analýza vnímané bezpečnosti v dopravních prostředcích umožnila definovat dvě zcela rozdílné roviny vnímání bezpečí, a v kontextu budoucí výstavby vysokorychlostních vlakových spojení na trase Praha–Mnichov může hrát vnímaná bezpečnost, a převážně osobní bezpečnost, ve zkoumaných konkurenčních dopravních prostředcích důležitou roli pro cestovní chování, respektive pro výběr dopravního prostředku na trase.

Analýza výpovědí ohledně plynutí času ukázala 5 různých pohledů na plynutí času, které se odvíjí od preferovaného módu cestujícího. Uživatelé autobusu si pochvalují rychlé plynutí v autobuse díky tomu, že cestu podnikají s určitou pravidelností. Uživatelé letadla akcentují vysokou rychlost přepravy, která jim dává pocit rychlého plynutí času. Pravidelní řidiči a cestující automobilem si zase ospravedlňují jejich rychlou cestu možností vyrazit kdykoli bez ohledu na jízdní řád a vyzdvihují kvalitní dálnice, které jim poskytují možnost rychlé jízdy. Referenční vlakové spojení je v rámci plynutí času vnímáno v souvislosti s pocitem pohodlí a možností zabavit se ve vlaku celou řadou činností. Kromě pomalého plynutí času v důsledku procesu odbavování/příletu na letištích je stejné plynutí času v letadle a ve vlaku vnímáno také v souvislosti se vzdáleností, kdy se výhoda rychlejšího plynutí času v letadle v tomto pojetí percepce cestovního času začne projevovat až při cestách s delší vzdáleností, kde je fyzicky strávený čas v letadle delší než čas strávený na letišti při odbavovacím a příletovém procesu.

Analýza faktorů ekologického chování ve výsledku ukázala dva typy cestujících. Ty s ekologickým přemýšlením a pocitem, že preferují vlak jako ekologický dopravní prostředek, který má malou uhlíkovou stopu a ty, jenž nad ekologickými dopady svého cestovního chování nepřemýšlí, nebo jej nezohledňují s vyšší prioritou z různých pragmatických důvodů. Pro řadu lidí je v dnešní době ekologické hledisko při cestování méně prioritní, protože je ve většině případů časově i finančně náročnější, což potvrzuje například Pater a kol. (2008) nebo Moldan (2008). Z celkového pohledu na výpovědi

k tomuto tématu je patrné obecné vědomí cestujících o neekologickém způsobu cestovního chování při užívání letadla, automobilu i autobusu a většina z respondentů porovnává své cestovní chování s představou „ekologického vlaku“. Ve svých výpovědích se snaží zdůvodňovat své vžité cestovní chování různými pragmatickými důvody, které se například v případě ospravedlňování formou třídění odpadu jeví jako ukázkové pro potvrzení teorie plánovaného chování a konceptu behaviorálních nákladů.

Z tohoto chápání plynutí času lze vyvodit perspektivy pro plánování VRT na trase Praha–Mnichov. Výsledky šetření ukázaly, kam by měly směřovat další investice pro zatraktivnění železnice. Kromě dosavadní nízké rychlosti se jako největší slabina volby železnice jeví úroveň osobního bezpečí, která prozatím nekoresponduje s požadovanou kontrolou u letecké dopravy. Dále výsledky této práce poukazují na to, že pro trasy jakou je námi zkoumaná cesta z Prahy do Mnichova a zpět, je výhoda „rychlého“ letadla paradoxně převrácena v nevýhodu v podobě krátké doby letu (50 minut) v porovnání s časem stráveným na letištích při odletu a příletu. Toto zjištění může do budoucna podpořit preferenci volby VRT, ve kterých problém pomalého plynutí času není na základě vymezeného faktoru plynutí času informátory reflektován. Ve vlaku cestující obvykle vykonávají řadu činností, jež mohou následně nabývat ekonomického rázu či minimálně zvyšovat produktivitu společnosti, ať už při cestování vlakem nebo díky časové úspoře (de Rus a kol. 2009). Čas může být ve vlaku vnímán obecně jako rychlejší, pokud se prostředek pohybuje po kvalitní vysokorychlostní infrastruktuře (VRT), a pokud je obsazenost/naplněnost spoje vysoká, což může mít v důsledku pozitivní vliv například na uspokojivý pocit z ekologického dopravního chování cestujících a ušetřených zdrojích.

Samotné téma bezpečí, plynutí času a ekologického chování se tak v kontextu dopravního chování ukazují být více než pouhými faktory ovlivňující volbu dopravního prostředku mezi Prahou a Mnichovem. Nabývají podstaty konceptů, ke kterým si lidé aktivně vytvářejí svoje konstrukce na základě svých představ, přesvědčení, preferencí, zkušeností, zvyklostí a informací, jinými slovy na základě diskurzu, kterým se leckdy nevědomky řídí. Tato práce se snažila ono nevědomí odkrýt, charakterizovat a interpretovat socio-geografické souvislosti. Výsledek této práce není tedy ničím jiným než snahou tento společenskovědní diskurs charakterizovat a interpretovat pro potřeby plánování VRT. Povaha konceptu bezpečí, plynutí času a ekologického chování

je utvářena nejen mnou jako výzkumníkem prostřednictvím závěrů této práce, ale tyto koncepty utváří a rozvíjí i sami cestující svým neustále se měnícím dynamickým dopravním chováním. Jak silnými faktory volby budou ve výsledku mnou zkoumaná témata, ukáže až samotné zprovoznění vysokorychlostní tratě na trase Praha–Mnichov. I přes dosažené výsledky této práce je ale nezbytné prohlubovat znalosti týkající se dopravního chování, a věnovat se intenzivnímu výzkumu právě tématu vnímané bezpečnosti, percepce času a vnímání ekologického chování, které jsou pro komplexní porozumění volbě dopravního prostředku klíčové.

9 Seznam zdrojů dat a literatury

AARTS, H., VERPLANKEN, B., VAN KNIPPENBERG, A. (1997): Habit and information use in travel mode choices. *Acta Psychologica*, 96, 1-2, 1–14.

ADEEL, M., YEH, A.G.O. & ZHANG, F. (2017): Gender inequality in mobility and mode choice in Pakistan. *Transportation* 44, 1519–1534

AJZEN, I. (1988): *Attitudes, Personality and Behavior*. Open University Press, Milton Keynes.

AJZEN, I. (1991): The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 2, 179–211.

AJZEN, I., FISHBEIN, M. (1980): *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.

AJZEN, I., FISHBEIN, M. (2005). The influence of attitudes on behavior. *The handbook of attitudes*, 173, 221, 31–42.

ALBALATE, D., BEL, G., FAGEDA, X. (2015): Competition and cooperation between high-speed rail and air transportation services in Europe. *Journal of Transport Geography*, 42, 166–174.

ALGERS, S., DILLÉN, J. L., WIDLERT, S. (1996): The National Swedish Value of Time Study. Halmstad: Swedish Institute for Transport and Communications Analysis. 17, 546–555.

ÁLVAREZ, A. G. (2010): Energy consumption and emissions of high-speed trains. *Transportation research record*, 2159, 1, 27–35.

BALCOMBE, R. (2004): *The demand for public transport: A Practical Guide*. Transportation Research Laboratory: London, Great Britain.

BAMBERG, S., AJZEN, I., & SCHMIDT, P. (2003): Choice of travel mode in the theory of planned behavior: The roles of past behavior, habit, and reasoned action. *Basic and applied social psychology*, 25, 3, 175–187.

BACKER-GRØNDAHL, A., FYHRI, A., ULLEBERG, P., AMUNDSEN, A. H. (2009): Accidents and unpleasant incidents: worry in transport and prediction of travel behavior. *Risk Analysis: An International Journal*, 29, 9, 1217–1226.

BEKER, G. S. (1965): A Theory of the Allocation of Time. *The Economic Journal*, 76, 299, 493–517.

BOAMET, M. G., SAMIENTO, S. (1998): Can land-use policy really affect travel behaviour? A study of the link between non-work travel and land-use characteristics. *Urban studies*, 35, 7, 1155–1169.

- BUTTON, K. (2001): Deregulation and liberalization of European air transport markets. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 14, 3, 255–275.
- BÜHLER, R. (2011): Determinants of transport mode choice: a comparison of Germany and the USA. *Journal of Transport Geography*, 19, 4, 644–657.
- CAVES, D. W., CHRISTENSEN, L. R., TRETHEWAY, M. W. (1981): US Trunk Air Airlines, 1972-1977: A Multilateral Comparison of Total Factor Productivity in Productivity Measurement in Regulated Industries.
- CASCETTA, E. (2009): Random utility theory. In: Cascetta, E.: *Transportation systems analysis*. Springer, Boston, 89–167.
- CASCETTA, E., PAPOLA, A., PAGLIARA, F., MARZANO, V. (2011): Analysis of mobility impacts of the high speed Rome–Naples rail link using within day dynamic mode service choice models. *Journal of Transport Geography*, 19, 4, 635–643.
- DE WITTE, A., HOLLEVOET, J., DOBRUSZKES, F., HIBERT, M., MACHARIS, C. (2013): Linking modal choice to motility: A comprehensive review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 49, 329–341.
- DAWES, R. M., SMITH, T. L. (1985): Attitude and opinion measurement. In: G. Lindsey & E. Aronsson (Ed.): *Handbook of social psychology*, New York Press, New York, 509–566.
- DAVIDOV, E. (2007): Explaining habits in a new context the case of travel-mode choice. *Rationality and Society*, 19, 3, 315–334.
- DE RUS, G. (2012): *Economic Evaluation of the High Speed Rail*. Stockholm: Fritzes. ISBN 978-913-8236-727.
- DOBBS, L. (2005): Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport. *Transp. Policy* 12, 3, 266–278
- DOBRUSZKES, F. (2011): High-speed rail and air transport competition in Western Europe: A supply-oriented perspective. *Transport policy*, 18, 6, 870–879.
- DOMENCICH, T. A., McFADDEN, D. (1975): *Urban travel demand. A behavioral analysis*. North-Holland Publishing, Amstredam.
- DUARTE, A., SILLA, A., SELMI, H., COELHO, P. I. S. (2008): Competition Between High Speed Trains (HST) and Airplanes-Limits and Prospects. *Proceedings XXII Congress on Transport Research and Education*.
- DULIBA, K. A., KAUFFMAN, R. J., LUCAS, H. C. (2001): Appropriating value from computerized reservation system ownership in the airline industry. *Organization Science*, 12, 6, 702–728.
- FYHRI, A., BACKER-GRØNDAHL, A. (2012). Personality and risk perception in transport. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 470–475.

- FISHBEIN, M., AJZEN, I. (2010): Predicting and changing behavior: the reasoned action approach. Psychology Press, New York.
- FISHBEIN, M., AJZEN, I. (1975): Belief, attitude, intention and behavior: an introduction to theory and research. Addison-Wesley, Reading,
- FU, X., OUM, T. H., ZHANG, A. (2010): Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation Journal*, 24–41.
- FYHRI, A., BACKER-GRØNDAHL, A. (2012): Personality and risk perception in transport. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 470–475.
- GILOVIC, T. (2001): *Intuitive Judgement: Heuristics and Biases*, Cambridge University Press, Cambridge, England
- GIVONI, M., DOBRUSZKES, F. (2013): A Review of Ex-Post Evidence for Mode Substitution and Induced Demand Following the Introduction of High-Speed Rail. *Transport Reviews*, 33, 6, 720–742.
- GIVONI, M., BANISTER, D. (2006): Airline and railway integration. *Transport policy*, 13, 5, 386–397
- GIVONI, M., BANISTER, D. (2012): Speed: the less important element of the High-Speed Tran. *Journal of Transport Geography*, 22, 5, 306–307.
- GOSZCZYŃSKA, M., ROSŁAN, A. (1989): Self-evaluation of drivers' skill: A cross-cultural comparison. *Accident Analysis & Prevention*, 21, 3, 217–224.
- GORDON, P., KUMAR, A., RICHARDSON, H. W. (1989): Gender differences in metropolitan travel behaviour. *Regional Studies*, 23, 6, 499–510.
- GUTIÉRREZ, J. (2001): Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border. *Journal of Transport Geography*, 9, 229–242.
- HANSON, S (2010).: Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender Place Culture* 17, 1, 5–23.
- HANSON, S., HANSON, P. (1980): Gender and urban activity patterns in Uppsala, Sweden. *Geogr. Rev.* 70, 3, 291–299
- HANSON, S., PRATT, G. (1988): Reconceptualizing the links between home and work in urban geography. *Economic geography*, 64, 3, 299–321.
- HENDL, J. (2005). *Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace*. 1. vydání, Portál, Praha.
- HENSHER, D. A. (2001): The sensitivity of the valuation of travel time savings to the specification of unobserved effects. *Transportation Research Part E*, 37, 129–142.

HEWARD, C., BUNWAREE, S. (1999): Gender, education and development: beyond access to empowerment. Palgrave Macmillan, Basingstoke.

HEWSTONE, M., STROEBE W., (2006): Sociální psychologie: moderní učebnice sociální psychologie. Portál, Praha.

HJORTHOL, R. J., LEVIN, L., SIRÉN, A. (2010): Mobility in different generations of older persons: The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden. *Journal of Transport Geography*, 18, 5, 624–633.

HOYLE, B., KNOWLES, H. (1992): *Modern Transport Geography*. Belhaven Press, London.

HOROWITZ, J. L., BOLDUC, D., DIVAKAR, S., GEWEKE, J., GÖNÜL, F., HAJIVASSILLIOU, V., RUUD, P. (1994): Advances in random utility models report of the workshop on advances in random utility models duke invitational symposium on choice modeling behavior. *Marketing Letters*, 5, 4, 311–322.

CHANG, H. L., WU, S. C. (2005): Exploring the mode choice in daily travel behavior of the elderly in Taiwan. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 1818–1832.

CHARMAZ, K., BELGRAVE, L. L. (2007): *Grounded theory*. The Blackwell encyclopedia of sociology. Blackwell, Oxford.

JANIC, M. (2011): Assessing some social and environmental effects of transforming an airport into a real multimodal transport node. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16, 2, 137–149.

JENATABDI, H. S., ISMAIL, N. A. (2007): The determination of load factors in the airline industry. *International Review of Business Research Papers*, 3, 4, 125–133.

JUHÁSZ, M., MÁTRAI, T., KERÉNYI, L. S. (2014): Changes in travel demand in Budapest during the last 10 years. *Transportation Research Procedia*. 154–164.

KAHNEMAN, D. (2011). *Thinking, fast and slow*. Macmillan, London.

KAISER, F. G., BIEL, A. (2000): Assessing general ecological behavior: A cross-cultural comparison between Switzerland and Sweden. *European Journal of Psychological Assessment*, 16, 2, 44–52.

KAISER, F. G., BYRKA, HARTIG, T. (2010): Reviving Campbell's paradigm for attitude research. *Personality and Social Psychology Review*, 14, 4, 351–367.

KNOWLES, R. D. (2006): Transport shaping space: differential collapse in time-space. *Journal of Transport Geography*, 14, 6, 407–425.

KOPNINA, H. (2011): Kids and cars: Environmental attitudes in children. *Transport Policy*, 18, 4, 573–578.

- KUNC, J. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice - minulost či skutečnost? Národohospodářský obzor, Brno, 4, 5, 33–44.
- LAM, T. C., SMALL, K. A. (2011): The value of time and reliability: measurement from a value pricing experiment. *Transportation Research Part E*, 37, 231–251.
- LEE, Y. S. (2007): A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR). Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment.
- LEWINS, A., SILVER, C. (2007): Using software in qualitative analysis: A step-by-step guide. Sage publications, London.
- LI, H., GUENSLER, R.L., OGLE, J. (2004): Comparing women's and men's morning commute trip chaining in Atlanta, Georgia, by using instrumented vehicle activity data. In: Conference on Research on Women's Issues in Transportation, Transportation Research Board, 14–20.
- LIN, H. - Z., LO, H.- P., CHEN, X.-J. (2009): Lifestyle classifications with and without aktivty-travel patterns. *Transportation Research Part A*, 43, 6, 626–638.
- LINE, T., CHATTERJEE, K., LYONS, G. (2010): The travel behaviour intentions of young people in the context of climate change. *Journal of Transport Geography*, 18, 2, 238–246.
- LINDSTRÖM, A. L. O. (2003): Factors that influence choice of travel mode in major urban areas. Stockholm, Royal Institute of Technology.
- LOEWENSTEIN, G. F., WEBER, E. U., HSEE, C. K., WELCH, N. (2001): Risk as feelings. *Psychological bulletin*, 127, 2, 267–278.
- LUÉ, A., COLORNI, A. (2009): A software tool for commute carpooling: a case study on university students in Milan. *International Journal of Services Sciences*, 2, 4, 222–241.
- LUNDEVALLER, E., H. (2009): The effect of travel cost on frequencies of shopping and recreational trips in Sweden. *Journal of Transport Geography*, 17, 208–215.
- MANSKI, C. F. (1977). The structure of random utility models. *Theory and decision*, 8, 229–238.
- MARADA, M. (2011): Důsledky deregulace letecké dopravy. *Geografické rozhledy*, 20, 8–9.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie*, 115, 1, 21–43.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*, 4, 51–59.

MARTI-HENNEBERG, J. (2015): Challenges facing the expansion of the high-speed rail network. *Journal of Transport Geography*, 42. 131–133.

MAYRING, P. (2004): Qualitative content analysis. In: Steinke a kol. *A Companion to Qualitative Research*, 1st edition. Sage publication, Thousand Oaks, London, 159–176.

McCORMICK, I. A., WALKEY, F. H., GREEN, D. E. (1986): Comparative perceptions of driver ability—a confirmation and expansion. *Accident Analysis & Prevention*, 18, 3, 205–208.

MILLWARD, H., SPINNEY, J. (2011): Time use, travel behavior, and the rural–urban continuum: Results from the Halifax STAR project. *Journal of Transport Geography*, 19, 51–58.

MOEN, B. E. (2008): Risk perception, priority of safety and demand for risk mitigation in transport. Norwegian University of Science and Technology, Trondheim. Dizertační práce.

MÜLLER, S., TSCHARAKTSCHIEW, S., HAASE, K. (2008): Travel-to-school mode choice modelling and patterns of school choice in urban areas. *Journal of Transport Geography*, 16, 342–357.

NASH, CH. (2015): When to invest in high speed rail. *Journal of Rail Transport Planning & Management*, 5. 12–22.

NEWTON, A. (2008): A study of bus route crime risk in urban areas: The changing environs of a bus journey. *Built Environment*, 34, 1, 88-103.

NORDFJÆR, T., ŞİMSEKOGLU, Ö., LIND, H. B., JØRGENSEN, S. H., RUNDMO, T. (2014): Transport priorities, risk perception and worry associated with mode use and preferences among Norwegian commuters. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 391–400.

OKABE, S. (1979): Impact of the Sanyo Shinkansen on Local Communities. In: Straszak, A., Tuch, R.: *The Shinkansen High-Speed Rail Network of Japan*. Pergamon Press, Oxford, s. 105-129.

OLTEDAL, S., MOEN, B. E., KLEMPE, H., RUNDMO, T. (2004): Explaining risk perception: An evaluation of cultural theory. Trondheim: Norwegian University of Science and Technology, 85 ,1-33, 86.

PANTER, J. R., JONES, A. P., Van SLUIJS, E. M. (2008): Environmental determinants of active travel in youth: a review and framework for future research. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 5, 1, 34.

PUCHER, J., LEFÉVRE, C. (1996): *The urban transport crisis in Europe and North America*. McMillan Press LTD, London.

REISINGER, Y., MAVONDO, F. (2005): Travel anxiety and intentions to travel internationally: Implications of travel risk perception. *Journal of travel research*, 43(3), 212–225.

ROSENBLOOM, S. (2006): Understanding women's and men's travel patterns the research challenge. In: *Research on Women's Issues in Transportation*. November 18–20, 2004, Chicago, Illinois 2004. Transportation Research Board Conference Proceedings

RICHARD, R., DE VRIES, N. K., VAN DER PLIGT, J. (1998): Anticipated Regret and Precautionary Sexual Behavior 1. *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 15, 1411–1428.

RODRIGUE, J. P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2006): *The geography of transport systems*. Routledge. London.

RONIDELLI, D., BERRY, M. (2000): Multimodal transportation, logistics, and the environment: managing interactions in a global economy. *European Management Journal*, 18, 4, 398–410.

RUNDMO, T., NORDFJÆRN, T., IVERSEN, H. H., OLTEDAL, S., & JØRGENSEN, S. H. (2011). The role of risk perception and other risk-related judgements in transportation mode use. *Safety science*, 49, 2, 226–235.

RUNDMO, T. R., MOEN, B. R. E. (2006). Risk perception and demand for risk mitigation in transport: A comparison of lay people, politicians and experts. *Journal of Risk research*, 9, 6, 623–640.

ŘIHÁČEK, T., HYTYCH, R. (2013): Metoda zakotvené teorie (Grounded theory method). In: Řiháček, T. a kol.: *Kvalitativní analýza textů: čtyři přístupy*. Fakulta sociálních studií Masarykovy univerzity, MUNI Press, Brno, 44–74.

SEIDENGLANZ, D. (2005): Vývoj železniční dopravy v Evropě a její pozice v Evropské dopravní politice. *Národohospodářský obzor*, 4, 92–104.

SCHELLER, M. (2003): *Automotive Emotions: Feeling the Car*. The department of Sociology, Lancaster University.

SCHEUTHLE, H., CARABIAS-HUTTER, V., KAISER, F. G. (2005): The motivational and instantaneous behavior effects of contexts: Steps towards a theory of goal-directed behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 35, 2076–2093

SCHNEIER, J. (2010): Interrelations between travel mode choice and trip distance: trends in Germany 1976–2002. *Journal of Transport Geography*, 18, 75–84.

SCHIPPER, Y., RIETVELD, P., NIJKAMP, P. (2001): Environmental externalities in air transport markets. *Journal of Air Transport Management*, 7, 3, 169–179.

SCHWANNEN, T., DIJST, M., DIELEMAN, F. M. (2002): A microlevel analysis of residential context and travel time. *Environment and Planning A*, 34, 8, 1487–1507.

- SPILKOVÁ, J. (2012): The birth of the Czech mall enthusiast: the transition of shopping habits from utilitarian to leisure shopping. *Geografie*, 117, 1, 21–32.
- STEG, L. (2003): Can public transport compete with the private car? *IATSS Research*, 27, 2, 27–35.
- STIGLER, G. J., BECKER, G. S. (1977): De gustibus non est disputandum. *The American Economic Review*, 67, 2, 76–90.
- STRAUSS, A., CORBIN, J. (1967): *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Aldine Publishing Co., London.
- STRAUSS, A., CORBIN, J. (1998). *Basics of qualitative research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. Thousand Oaks, Sage publications United States, California.
- SVENSON, O. (1981): Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers?. *Acta psychologica*, 47, 2, 143–148.
- ŠLEGR, P. a kol. (2012a): *Rychlá železnice i v České republice*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu.
- ŠLEGR, P. a kol. (2012b): Vysokorychlostní železnice v České republice. In: Šlegr, P. a kol.: *Rychlá železnice i v České republice*. Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP), Praha, s. 114–118.
- TAUBE, O., KIBBE, A., VETTER, M., ADLER, M., KAISER, F. G. (2018): Applying the Campbell Paradigm to sustainable travel behavior: Compensatory effects of environmental attitude and the transportation environment. *Transportation research, part F: Traffic psychology and behaviour*, 56, 392–407.
- THØGERSEN, J. (2006). Understanding repetitive travel mode choices in a stable context: A panel study approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40, 8, 621–638.
- TURTON, B. (1992): *Urban Transport Patterns*. In: Hole, B., Knowles, H. (ed): *Modern Transport Geography*. Belhaven Press, London, s. 67–80.
- VAN ACKER, A., WITLOX, F. (2010): Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, 18, 65–74.
- VAN EXEL, N. J. A., RIETVELD, P. (2009): When strike comes to town. . . anticipated and actual behavioural reactions to a one-day, pre-announced, complete rail strike in the Netherlands. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43, 5, 526–535.
- VANČURA, M. (1994): Regionální dopravní infrastruktura ve vztahu k regionálnímu a nadregionálnímu socio-ekonomickému rozvoji. In: Černý, J. a kol.: *Sborník prací: Doprava a region*. Univerzita Pardubice. 163–164.

VERPLANKEN, B., AARTS, H., VAN KNIPPENBERG, A., VAN KNIPPENBERG, C. (1994): Attitudes versus general habit: Antecedents of travel mode choice. *Journal of Applied Social Psychology*, 24, 4, 285–300.

VICKERMAN, R. (1997): High-speed rail in Europe: experience and issues for future development. *The Annals of Regional Science*, 31. 21–38.

WALL G. (2008): The Ex-ante and Ex-post Economic and Social Impacts of the Introduction of High-speed Trains in South East England. *Planning Practice & Research*, 23, 3, 403–422.

WARDMAN, M. (2001): A review of British evidence on time and service quality valuations. *Transport Research Part E*, 37. 107–128.

WARDMAN, M., HINE, J., STRADLING, S. (2001). Interchange and Travel Choice Volume 2. Scottish Executive Central Research Unit.

WEGNER, D. M., WHEATLEY, T. (1999): Apparent mental causation: Sources of the experience of will. *American Psychologist*, 54, 7, 480–497.

WHALEN, K. E., PÁEZ, A., CARRASCO, J. A. (2013): Mode choice of university students commuting to school and the role of active travel. *Journal of Transport Geography*, 31. 132–142.

WITTMER, A., LAESSER, C. (2010): The perception of time in air transport—what a delay is accepted by air travellers?. *Editorial and Advisory Board*, 1, 1, 48–61.

YOO, K. E., CHOI, Y. C. (2006): Analytic hierarchy process approach for identifying relative importance of factors to improve passenger security checks at airports. *Journal of Air Transport Management*, 12, 3, 135–142.

ZAJONC, R. B. (1980): Feeling and thinking: Preferences need no inferences. *American psychologist*, 35, 2, 151–165.

ZHOU, J. P. (2012): Sustainable commute in a car-dominant city: factors affecting alternative mode choices among university students. *Transportation Research Part A - Policy and Practice* 46. 1013–1029.

ZWERTS, E., ALLAERT, G., JANSSENS, D., WETS, G., WITLOX, F. (2010): How children view their travel behaviour: a case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography*, 18. 702–710.

Internetové zdroje

AIRPORTIA (2020): Lufthansa Flight LH1695 / DLH1695: Prague to Munich, Flight cancelled. [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: <https://www.airportia.com/flights/lh1695/prague/munich/>

- AUGUR (2019): Závěrečná zpráva dotazníkového šetření KA6. [cit. 2020-04-26]. Dostupné z: <https://drive.google.com/drive/folders/1MzFfuq4lYktevohZ9OUzEN2IcXA4dJks>
- BLABLACAR (2019): Spolujízda je cestování bez starosti. Kam máš namířeno. [cit. 2019-11-23]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/search-car-sharing>
- CVVM (2011): Ekologické chování. [online] Centrum pro výzkum veřejného mínění, Sociologický ústav AV ČR, v.v.i. [cit. 03-05-2020] Dostupné z: https://cvvm.soc.cas.cz/media/com_form2content/documents/c2/a602/f9/oe110707.pdf
- CZP (2020): Mgr. Markéta Braun Kohlová, Ph.D. Centrum pro otázky životního prostředí. [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://www.czp.cuni.cz/czp/index.php/cz/pracovnici-kontakty/6-mgr-marketa-braun-kohlova>
- ČESKÁ TELEVIZE (2020): Odkud, kam a proč? Výzkum ukáže, jaký smysl dávají v Česku rychlovlaky [online], [cit. 2020-05-16]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3040386-odkud-kam-a-proc-vyzkum-ukaze-jaky-smysl-davaji-v-cesku-rychlovlaky>
- ČESKÉ DRÁHY (2019): Západním expresem do Chebu nebo do Mnichova. [cit. 2019-10-20]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/nase-vlaky/zapadni-expres/zapadni-expres/-29758/>
- DISPLAYR (2017): Random Utility Theory [online], [cit. 2020-05-16]. Dostupné z: https://docs.displayr.com/wiki/Random_Utility_Theory
- FLIGHAWARE (2019): Flight Results: (PRG) Václav Havel Airport - (MUC) Munich. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: <https://flightaware.com/live/findflight?origin=LKPR&destination=EDDM>
- GOOGLE FLIGHTS (2019): Letecká spojení na vybrané trase. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: www.google.com/flights
- GOOGLE FLIGHTS (2020): Letecká spojení na vybrané trase. [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: www.google.com/flights
- IDOS (2019): Vyhledávání spojení. [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>
- LEE, Y. S. (2007): A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR). Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment. Dostupné z: <https://www.tsu.ox.ac.uk/pubs/1020-lee.pdf>
- LUFTHANSA (2019a): Lufthansa magazin, Bombardier CRJ900. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: <https://magazin.lufthansa.com/xx/en/fleet/bombardier-crj900-en/seat-map-bombardier-crj900/>

LUFTHANSA (2019b): Lufthansa magazin, Airbus A320neo. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: <https://magazin.lufthansa.com/xx/en/fleet/airbus-a320-200-en/seat-map-airbus-a320-200/>

LUFTHANSA (2019c): Search for flights, hotels and rental cars. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: <https://book.lufthansa.com/lh/dyn/air-lh/revenue/viewFlights>

MDČR (2017a): Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD_Program-rozvoje-rychlych-spojzeni-v-CR.pdf.aspx

MDČR (2017b): Vlakem z Prahy do Mnichova pod čtyři hodiny, plán podepsali ministři dopravy Česka a Bavorska. Tisková zpráva. [cit. 2020-04-17]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlakem-z-Prahy-do-Mnichova-pod-ctyri-hodiny-plan/2017-07-25_Bahngipfel_Gemeinsame-Erklarung-CS-BY.pdf.aspx

MDČR (2019): Ženy v dopravě. Závěrečná zpráva, Centrum dopravního výzkumu, Ministerstvo dopravy ČR. [cit. 2020-04-17]. Dostupné z: https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Rovne-prilezitosti/Rovne-prilezitosti-na-Ministerstvu-dopravy-%E2%80%93-aktua/Zaverecna-zprava_Zeny-v-doprave.pdf.aspx?lang=cs-CZ

MOLDAN, B. (2008): Analýza každodenního dopravního chování dospělého městského obyvatelstva a nástroje regulace dopravy. [online] Univerzita Karlova, Centrum pro otázky životního prostředí [cit. 2020-03-03]. Dostupné z: http://www.czp.cuni.cz/urbantransport/deliverables/Zaverecna_zprava_souhrnna.pdf

MUNI.CZ (2019): Nová mobilita - vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace (NOVÁ MOBILITA). Masarykova Univerzita, Brno[10.02.2020]. Dostupné z: <https://www.muni.cz/en/research/projects/41925>

URRY, J. (1999): Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper. [online] The department of Sociology, Lancaster University. [cit. 2020-05-10] Dostupné z: <http://www.lancs.ac.uk/fass/sociology/papers/urry-automobility.pdf>

VLÁDA ČR (2020): Usnesení vlády České republiky ze dne 12. března 2020, č. 200 o přijetí krizového opatření v mezinárodní osobní přepravě. [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/attachment/-/down/IHOABMNHPRJX>

REGIOJET (2019): Informace o možných zpožděných způsobených dopravními komplikacemi. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/smluvni-podminky>

ŘSD (2016): Celostátní sčítání dopravy 2016. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: www.rsd.cz/wps/portal/web/silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy

SUDOP (2019): Zrychlení spojení Praha – Mnichov (Beschleunigung München – Praha). Technická studie. [cit. 2019-11-10]. Dostupné z:

<https://www.sudop.cz/cs/projekty/zrychleni-spojeni-praha-mnichov-beschleunigung-munchen-praha>

ZDOPRAVY.CZ (2019): Dvoustovkou do Bavorska. Centrální komise schválila elektrizaci úseku z Plzně. [cit. 2020-05-05]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dvoustovkou-do-bavorska-centralni-komise-schvalila-elektrizaci-useku-z-plzne-31626/>

10 Přílohy

10.1 Příloha číslo 1

ŠETŘENÍ PREFERENCE VLAKU PROTI LETADLU

ZÁZNAMOVÝ ARCH – pro cestující **AUTOBUSEM**

Dobrý den,
Masarykova univerzita a Univerzita Karlova ve spolupráci se společností AUGUR Consulting s.r.o. provádí průzkum o cestování na trase Praha–Mnichov v souvislosti s renovací železniční a silniční sítě v budoucnu. Výsledek bude sloužit k dopravnímu plánování. Šetření je anonymní. Rozhovor nám zabere asi 15 minut. Děkujeme Vám za Váš vstřícný přístup a odpovědi na otázky v dotazníku.

1 PRŮBĚH CESTY – TRÁVENÍ ČASU, PLYNUTÍ ČASU

- a) Jak obvykle trávíte čas na cestě?
- b) Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?
- c) Jste s plynutím času na cestě spokojen/a, nebo se nudíte? Kdy a při čem?
- d) Vadilo vám dnes něco během cestování? Co?.....
- e) Utíká Vám cesta při cestování autobusem rychleji (nebo pomaleji), než když cestujete jiným dopravním prostředkem? S jakým prostředkem jste srovnával/a?
- f) Proč myslíte, že čas při cestování autobusem plyne jinak rychle?

2 BEZPEČÍ

- a) Obáváte se během cesty autobusem nějakého nebezpečí? Čeho? *Pokud se respondent nevyjádří sám, pak zavést řeč na krádež zavazadel, obtěžování, dopravní nehodu, strach z létání, nevolnost apod.*
- b) Co vám při cestě autobusem naopak dává pocit bezpečí?
- c) Máte pocit, že autobus je bezpečnější než vlak/letadlo/automobil? Proč? *(Může to být např. stálá přítomnost palubního personálu během letu)*

3 ENVIRONMENTÁLNÍ HLEDISKO

- a) Pokud byste věděl/a, že na Vaši cestu autobusem připadá 5násobné množství emisí skleníkových plynů než na cestu vlakem, a asi o čtvrtinu vyšší množství než na cestu automobilem, jel/a byste příště opět autobusem?

4 ROZHODOVÁNÍ O DOPRAVNÍM PROSTŘEDKU

Kdo rozhodoval o dopravním prostředku, který použijete na cestu do/z Mnichova?

FILTR: pokud se osoba rozhodoval/a sama nebo po poradě se spolucestujícími

- a) Když jste se dozvěděl/a nebo rozhodl/a, že pojedete do / z Mnichova, byl autobus jediným možným dopravním prostředkem, o kterém jste uvažoval/a? Pokud nebyl autobus jediným uvažovaným prostředkem, o kterých dalších dopravních prostředcích jste případně uvažoval/a?
- b) Kdo spojení vyhledal?
- c) Ovlivnila Váš výběr možnost výskytu dopravních zácp na cestě?
- d) Doporučil Vám někdo ze známých pro cestu do Mnichova použití autobusu?
- e) Proč jste se nakonec Vy sám/a nebo se spolucestujícími rozhodl/a pro autobus?
- f) Víte, kolik by Vám bývala trvala cesta vlakem?
- g) Víte, kolik by Vás bývala stála cesta vlakem?
- h) Uvažujete o tom, že byste příště jel/a vlakem? Proč ano / ne?
- i) Co by Vás motivovalo k cestě vlakem?
- j) Jak dlouho by musela trvat cesta vlakem a kolik by musela stát jízdenka, abyste využil/a vlak?

5 CESTOVÁNÍ VLAKEM

- a) Věděl/a jste, že můžete jet dnes přímým vlakem Praha-Mnichov?.....Ano – Ne
- b) Proč jste nezvolil/a vlak? Co Vám vadí na cestě vlakem?
- c) Jak trávíte čas při cestě vlakem?
- d) Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?
- e) Nudíte se ve vlaku nebo jste s plynutím času ve vlaku spokojen/a?
- f) Obáváte se během cesty vlakem nějakého nebezpečí? Čeho?
- g) Co vám ve vlaku dává pocit bezpečí?
- h) Vnímáte cestu vlakem jako méně bezpečnou než cestu autobusem? Proč?

6 ÚČEL, ČAS, CENA

- a) Za jakým účelem do Mnichova cestujete? (*povinnosti = práce, studium x zábava = rodina, kultura, sport, poznávání, přátelé*)
- b) Cestujete sám/a nebo s někým? S kým?
- c) Kde Vaše cesta začala?.....
- d) Kde je cíl Vaší cesty (Kam pokračujete z Mnichova)?
- e) Kde všude jste přestupoval/a či budete přestupovat?

- f) Kterým dopravním prostředkem, kromě autobusu, jste jel/a či dnes ještě pojedete?
- g) Pokud jste na autobusové nádraží přijel/a vlastním automobilem, kde ho parkujete?
- h) Cestujete s větším/i zavazadlem/y než s příručním (kabinovým) zavazadlem?
- i) Jak dlouho vám bude dnešní cesta trvat? Celkový čas:.....
- j) Měl/a jste na cestu do Mnichova nějaké časové omezení (kdy musíte být tam, kdy zpět)?
- k) Kolik tato cesta stála? Celková cena:.....
- l) Kdo náklady na cestu zaplatil?

7 DÁLKOVÁ MOBILITA RESPONDENTA

- a) Kolikrát jste letos cestoval/a do Mnichova nebo z Mnichova do Prahy?
- b) Kolikrát jste letos cestoval/a do jiných evropských měst?(cesta tam a zpět = jedna cesta)
- c) Kolikrát jste jel/a autobusem? A kolikrát jste použil/a jiný dopravní prostředek?.....
- d) Změnil/a jste v průběhu roku 2019 dopravní prostředek na svých cestách do evropských měst?
- e) *Když uvažuje o svých letošních dálkových cestách, jakým byl jejich převládající účel?*
- f) *Cestujete do některého místa pravidelně? Kam?*

8 ZÁKLADNÍ SOCIO-DEMOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY RESPONDENTA

Pohlaví: Muž – Žena

Jaký je rok Vašeho narození?.....

Jaký je Váš rodinný stav:

Kolik osob žije trvale ve Vaší domácnosti (včetně vás):

- a) ☐ dětí v předškolní věku
- b) ☐ žáků a studentů základní, střední či vysoké školy
- c) ☐ osob ekonomicky aktivních (vč. nezaměstnaných, žen na mateřské dovolené, pracujících důchodců)
- d) ☐ osob ekonomicky neaktivních (nepracujících důchodce, osoby v domácnosti a ostatní závislé osoby)

Dosažené vzdělání: Bez vzdělání nebo základní – Středoškolské bez maturity, vyučen(á) - Středoškolské s maturitou – Vyšší odborné nebo vysokoškolské.

Obor zaměstnání: 

Pracovní pozice: 

Vlastníte řidičský průkaz? Ano, jsem aktivní řidič – Ano, ale aktivně neřídím - Ne.

Máte k dispozici automobil (vlastní či služební)?

Vyberte, do které kategorie spadá Váš osobní čistý celkový měsíční příjem:

do 19 999 Kč 20 000 – 29 999 Kč 30 000 – 39 000 Kč 40 000 – 49 000 Kč 50 000 – 59 000 Kč
60 000 – 69 000 Kč Nad 70 000 Kč

Děkujeme Vám za rozhovor. Šťastnou cestu!

Místo pro komentář, poznámky a náměty:

Prohlášení

Společnost AUGUR Consulting s.r.o. se zavazuje neposkytnout údaje žádné třetí osobě, s výjimkou zadavatele. Dále se zavazuje nakládat s poskytnutými daty v souladu s právními předpisy na ochranu osobních údajů dle zákona č. 101/2000 Sb.

Průzkum provádí Masarykova univerzita a Univerzita Karlova v současné době ve spolupráci se společností AUGUR Consulting s.r.o. pro účely projektu financovaného z Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání s názvem „Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace“, reg. č.: CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430

10.2 Příloha číslo 2

ŠETŘENÍ PREFERENCE VLAKU PROTI LETADLU

ZÁZNAMOVÝ ARCH – pro cestující **AUTOMOBILEM**

Dobrý den,
Masarykova univerzita a Univerzita Karlova ve spolupráci se společností AUGUR Consulting s.r.o. provádí průzkum o cestování na trase Praha–Mnichov v souvislosti s renovací železniční a silniční sítě v budoucnu. Výsledek bude sloužit k dopravnímu plánování. Šetření je anonymní. Rozhovor nám zabere asi 15 minut. Děkujeme Vám za Váš vstřícný přístup a odpovědi na otázky v dotazníku.

1 PRŮBĚH CESTY – TRÁVENÍ ČASU, PLYNUTÍ ČASU

- a) Jak obvykle trávíte čas na cestě?
- b) Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?
- c) Jste s plynutím času na cestě spokojen/a, nebo se nudíte? Kdy a při čem?
- d) Vadilo vám dnes něco během cestování? Co?.....
- e) Utíká Vám cesta při cestování automobilem rychleji (nebo pomaleji), než když cestujete jiným dopravním prostředkem? S jakým prostředkem jste srovnával/a?
- f) Proč myslíte, že čas při cestování letadlem plyne jinak rychle?

2 BEZPEČÍ

- a) Obáváte se během cesty automobilem nějakého nebezpečí? Čeho?
- b) Co vám při cestě automobilem naopak dává pocit bezpečí?
- c) Máte pocit, že automobil je bezpečnější než vlak/autobus/letadlo? Proč?

3 ENVIRONMENTÁLNÍ HLEDISKO

- a) Pokud byste věděl/a, že na Vaši cestu automobilem připadá 4násobné množství emisí skleníkových plynů než na cestu vlakem, jel/a byste příště vlakem?

4 ROZHODOVÁNÍ O DOPRAVNÍM PROSTŘEDKU

Kdo rozhodoval o dopravním prostředku, který použijete na cestu do/z Mnichova?

FILTR: pokud se osoba rozhodoval/a sama nebo po poradě se spolucestujícími

- a) Když jste se dozvěděl/a nebo rozhodl/a, že pojedete do / z Mnichova, byl automobil jediným možným dopravním prostředkem, o kterém jste uvažoval/a? Pokud nebyl automobil jediným uvažovaným prostředkem, o kterých dalších dopravních prostředcích jste případně uvažoval/a?
- b) Ovlivnila Váš výběr možnost výskytu dopravních zácp na cestě?
- c) Zvažoval/a jste možnost parkování v cíli cesty? Jak budete parkovat?
- d) Doporučil Vám někdo ze známých pro cestu do Mnichova použití automobilu?
- e) Proč jste se nakonec Vy sám/a nebo se spolucestujícími rozhodl/a pro automobil?
- f) Víte, kolik by Vám bývala trvala cesta vlakem?
- g) Víte, kolik by Vás bývala stála cesta vlakem?
- h) Uvažujete o tom, že byste příště jel/a vlakem? Proč ano / ne?
- i) Co by Vás motivovalo k cestě vlakem?
- j) Jak dlouho by musela trvat cesta vlakem a kolik by musela stát jízdenka, abyste využil vlak?

5 CESTOVÁNÍ VLAKEM

- a) Věděl/a jste, že můžete jet dnes přímým vlakem Praha-Mnichov?.....Ano – Ne
- b) Proč jste nezvolil/a vlak? Co Vám vadí na cestě vlakem?
- c) Jak trávíte čas při cestě vlakem?
- d) Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?
- e) Nudíte se ve vlaku nebo jste s plynutím času ve vlaku spokojen/a?
- f) Obáváte se během cesty vlakem nějakého nebezpečí? Čeho?
- g) Co vám ve vlaku dává pocit bezpečí?
- h) Vnímáte cestu vlakem jako méně bezpečnou než cestu automobilem? Proč?

6 ÚČEL, ČAS, CENA

- a) Za jakým účelem do Mnichova cestujete?
- b) Cestujete sám/a nebo s někým? S kým?
- c) Kde Vaše cesta začala
- d) Kde je cíl Vaší cesty (Kam pokračujete z Mnichova)?
- e) Kde všude jste přestupoval/a či budete přestupovat? --
- f) Kterým dopravním prostředkem, kromě automobilu, jste jel/a či dnes ještě pojedete? --
- g) Cestujete s větším/i zavazadlem/y než s příručním (kabinovým) zavazadlem?
- h) Jak dlouho vám bude dnešní cesta trvat? Celkový čas:.....
- i) Měl/a jste na cestu do Mnichova nějaké časové omezení (kdy musíte být tam, kdy zpět)?
- j) Kolik tato cesta stála? Celková cena:.....
- k) Kdo náklady na cestu zaplatil?

7 DÁLKOVÁ MOBILITA RESPONDENTA

- a) Kolikrát jste letos cestoval/a do Mnichova nebo z Mnichova do Prahy?
- b) Kolikrát jste letos cestoval/a do jiných evropských měst?(cesta tam a zpět = jedna cesta)
- c) Kolikrát jste jel/a automobilem? A kolikrát jste použil/a jiný dopravní prostředek?.....
- d) Změnil/a jste v průběhu roku 2019 dopravní prostředek na svých cestách do evropských měst?
- e) *Když uvažuje o svých letošních dálkových cestách, jakým byl jejich převládající účel?*
- f) *Cestujete do některého místa pravidelně? Kam?*

8 ZÁKLADNÍ SOCIO-DEMOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY RESPONDENTA

Pohlaví: Muž – Žena

Jaký je rok Vašeho narození?.....

Jaký je Váš rodinný stav:

Kolik osob žije trvale ve Vaší domácnosti (včetně vás):

- a) ☐ dětí v předškolní věku
- b) ☐ žáků a studentů základní, střední či vysoké školy
- c) ☐ osob ekonomicky aktivních (vč. nezaměstnaných, žen na mateřské dovolené, pracujících důchodců)
- d) ☐ osob ekonomicky neaktivních (nepracujících důchodce, osoby v domácnosti a ostatní závislé osoby)

Dosažené vzdělání: Bez vzdělání nebo základní – Středoškolské bez maturity, vyučen(á) - Středoškolské s maturitou

Obor zaměstnání: 

Pracovní pozice: 

Vlastníte řidičský průkaz? Ano, jsem aktivní řidič – Ano, ale aktivně neřídím - Ne.

Máte k dispozici automobil (vlastní či služební)?

Vyberte, do které kategorie spadá Váš osobní čistý celkový měsíční příjem:

do 19 999 Kč 20 000 – 29 999 Kč 30 000 – 39 000 Kč 40 000 – 49 000 Kč 50 000 – 59 000 Kč 60 000 – 69 000 Kč Nad 70 000 Kč

Děkujeme Vám za rozhovor. Šťastnou cestu!

Místo pro komentář, poznámky a náměty:

Prohlášení

Společnost AUGUR Consulting s.r.o. se zavazuje neposkytnout údaje žádné třetí osobě, s výjimkou zadavatele. Dále se zavazuje nakládat s poskytnutými daty v souladu s právními předpisy na ochranu osobních údajů dle zákona č. 101/2000 Sb.

Průzkum provádí Masarykova univerzita a Univerzita Karlova v současné době ve spolupráci se společností AUGUR Consulting s.r.o. pro účely projektu financovaného z Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání s názvem „Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace“, reg. č.: CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430.

10.3 Příloha číslo 3

ŠETŘENÍ PREFERENCE VLAKU PROTI LETADLU

ZÁZNAMOVÝ ARCH – pro cestující **VLAKEM**

Dobrý den,
Masarykova univerzita a Univerzita Karlova ve spolupráci se společností AUGUR Consulting s.r.o. provádí průzkum o cestování na trase Praha–Mnichov v souvislosti s renovací železniční a silniční sítě v budoucnu. Výsledek bude sloužit k dopravnímu plánování. Šetření je anonymní. Rozhovor nám zabere asi 15 minut. Děkujeme Vám za Váš vstřícný přístup a odpovědi na otázky v dotazníku.

1 PRŮBĚH CESTY – TRÁVENÍ ČASU, PLYNUTÍ ČASU

- a) Jak obvykle trávíte čas na cestě?
- b) Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?
- c) Jste s plynutím času na cestě spokojen/a, nebo se nudíte? Kdy a při čem?
- d) Vadilo vám dnes něco během cestování? Co?.....
- e) Utíká Vám cesta při cestování vlakem rychleji (nebo pomaleji), než když cestujete jiným dopravním prostředkem? S jakým prostředkem jste srovnával/a?
- f) Proč myslíte, že čas při cestování vlakem plyne jinak rychle?

2 BEZPEČÍ

- a) Obáváte se během cesty vlakem nějakého nebezpečí? Čeho? *Pokud se respondent nevyjádří sám, pak zavést řeč na krádež zavazadel, obtěžování, dopravní nehodu, strach z létání, nevolnost apod.*
- b) Co vám při cestě vlakem naopak dává pocit bezpečí?
- c) Máte pocit, že vlak je bezpečnější než letadlo/autobus/automobil? Proč?

3 ENVIRONMENTÁLNÍ HLEDISKO

- a) Pokud byste věděl/a, že na cestu letadlem připadá 20tinásobné a na cestu automobilem 3násobné množství emisí skleníkových plynů než na cestu vlakem, ovlivnilo by to nějak volbu dopravního prostředku při Vaší příští cestě?

4 ROZHODOVÁNÍ O DOPRAVNÍM PROSTŘEDKU

Kdo rozhodoval o dopravním prostředku, který použijete na cestu do/z Mnichova?

FILTR: pokud se osoba rozhodoval/a sama nebo po poradě se spolucestujícími

- a) Když jste se dozvěděl/a nebo rozhodl/a, že pojedete do / z Mnichova, byl vlak jediným možným dopravním prostředkem, o kterém jste uvažoval/a? Pokud nebyl vlak jediným uvažovaným prostředkem, o kterých dalších dopravních prostředcích jste případně uvažoval/a?
- b) Kdo spojení vyhledal?
- c) Ovlivnila Váš výběr možnost finanční kompenzace za zpoždění vlaku?
- d) Doporučil Vám někdo ze známých pro cestu do Mnichova použití vlaku?
- e) Proč jste se nakonec Vy sám/a nebo se spolucestujícími rozhodl/a pro vlak?
- f) Víte, kolik by Vám bývala trvala cesta letadlem, resp. automobilem?
- g) Víte, kolik by Vás bývala stála cesta letadlem, resp. automobilem?
- h) Uvažujete o tom, že byste příště jel/a jiným dopravním prostředkem? Proč ano / ne? Kterým prostředkem?
- i) Co by Vás motivovalo abyste příští cestu do Mnichova jel opět vlakem?

5 CESTOVÁNÍ UVEDENOU ALTERNATIVOU (LETADLEM/AUTOMOBILEM/AUTOBUSEM)

- a) Věděl/a jste, že můžete z Prahy do Mnichova letět 3krát denně přímým letem?.....Ano – Ne
- b) Proč jste nezvolil/a letadlo? Co Vám vadí na cestě letadlem?
- c) Jak trávíte čas při cestě letadlem?
- d) Dáváte přednost tomu, aby vám cesta spokojeně uběhla, nebo abyste měl/a klid na práci?
- e) Nudíte se v letadle nebo jste s plynutím času v letadle spokojen/aí?
- f) Obáváte se během cesty letadlem nějakého nebezpečí? Čeho?
- g) Co vám v letadle dává pocit bezpečí?
- h) Vnímáte cestu letadlem jako méně bezpečnou než cestu vlakem? Proč?

6 ÚČEL, ČAS, CENA

- a) Za jakým účelem do Mnichova cestujete? (*povinnosti = práce, studium x zábava = rodina, kultura, sport, poznávání, přátelé*)
- b) Cestujete sám/a nebo s někým? S kým?
- c) Kde Vaše cesta začala?.....

- d) Kde je cíl Vaší cesty (Kam pokračujete z Mnichova)?
- e) Kde všude jste přestupoval/a či budete přestupovat?
- f) Kterým dopravním prostředkem, kromě vlaku, jste jel/a či dnes ještě pojedete?
- g) Pokud jste na vlak přijel/a vlastním automobilem, kde ho parkujete?
- h) Cestujete s větším/i zavazadlem/y než s příručním (kabinovým) zavazadlem?
- i) Jak dlouho vám bude dnešní cesta trvat? Celkový čas:.....
- j) Měl/a jste na cestu do Mnichova nějaké časové omezení (kdy musíte být tam, kdy zpět)?
- k) Kolik tato cesta stála? Celková cena:.....
- l) Kdo náklady na cestu zaplatil? -----

7 DÁLKOVÁ MOBILITA RESPONDENTA

- a) Kolikrát jste letos cestoval/a do Mnichova nebo z Mnichova do Prahy?
- b) Kolikrát jste letos cestoval/a do jiných evropských měst?(cesta tam a zpět = jedna cesta)
- c) Kolikrát jste jel vlakem? A kolikrát jste použil/a jiný dopravní prostředek?.....
- d) Změnil/a jste v průběhu roku 2019 dopravní prostředek na svých cestách do evropských měst?
- e) *Když uvažuje o svých letošních dálkových cestách, jakým byl jejich převládající účel?*
- f) *Cestujete do některého místa pravidelně? Kam?*

8 ZÁKLADNÍ SOCIO-DEMOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY RESPONDENTA

Pohlaví: Muž – Žena

Jaký je rok Vašeho narození?.....

Jaký je Váš rodinný stav:

Kolik osob žije trvale ve Vaší domácnosti (včetně vás):

- a) [] dětí v předškolní věku
- b) [] žáků a studentů základní, střední či vysoké školy
- c) [] osob ekonomicky aktivních (vč. nezaměstnaných, žen na mateřské dovolené, pracujících důchodců)
- d) [] osob ekonomicky neaktivních (nepracujících důchodce, osoby v domácnosti a ostatní závislé osoby)

Dosažené vzdělání: Bez vzdělání nebo základní – Středoškolské bez maturity, vyučen(á) - Středoškolské s maturitou – Vyšší odborné nebo vysokoškolské.

Obor zaměstnání: ✎

Pracovní pozice: ✎

Vlastníte řidičský průkaz? Ano, jsem aktivní řidič – Ano, ale aktivně neřídím - Ne.

Máte k dispozici automobil (vlastní či služební)?

Vyberte, do které kategorie spadá Váš osobní čistý celkový měsíční příjem:

do 19 999 Kč 20 000 – 29 999 Kč 30 000 – 39 000 Kč 40 000 – 49 000 Kč 50 000 – 59 000 Kč 60 000 – 69 000 Kč Nad 70 000 Kč

Děkujeme Vám za rozhovor. Šťastnou cestu!

Místo pro komentář, poznámky a náměty:

Prohlášení

Společnost AUGUR Consulting s.r.o. se zavazuje neposkytnout údaje žádné třetí osobě, s výjimkou zadavatele. Dále se zavazuje nakládat s poskytnutými daty v souladu s právními předpisy na ochranu osobních údajů dle zákona č. 101/2000 Sb.

Průzkum provádí Masarykova univerzita a Univerzita Karlova v současné době ve spolupráci se společností AUGUR Consulting s.r.o. pro účely projektu financovaného z Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání s názvem „Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace“, reg. č.: CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430.